Technikdiskurse
Karlsruher Studien zur Technikgeschichte
Nr. 16

Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp (Hrsg.)

Zur Geschichte der Reedereigebäude an der Elbstraße bei der Alten Liebe in Cuxhaven seit den 1920er Jahren





Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp

Zur Geschichte der Reedereigebäude an der Elbstraße bei der Alten Liebe in Cuxhaven seit den 1920er Jahren

Technikdiskurse
Karlsruher Studien zur Technikgeschichte

16

Herausgeber:
Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Institut für Technikzukünfte | Teilinstitut für Geschichte

Zur Geschichte der Reedereigebäude an der Elbstraße bei der Alten Liebe in Cuxhaven seit den 1920er Jahren

von
Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp



Umschlagfoto: Stadtarchiv Cuxhaven 22e6-24431
(Fotopostkarte Verlag Paul Rudolph, Cuxhaven)
Satz und Gestaltung: Jan Wenke

Impressum



Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
KIT Scientific Publishing
Straße am Forum 2
D-76131 Karlsruhe

KIT Scientific Publishing is a registered trademark
of Karlsruhe Institute of Technology.
Reprint using the book cover is not allowed.

www.ksp.kit.edu

Print on Demand 2020 – Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier

ISSN 1860-3610
ISBN 978-3-7315-1052-9
DOI 10.5445/KSP/1000124331

Inhalt

Technikdiskurse – Karlsruher Studien zur Technikgeschichte

Technik und technischer Wandel zählen zu jenen Faktoren, die unser (all)tägliches Leben entscheidend prägen.

Dieser Sachverhalt dürfte in unserem technischen Zeitalter kaum einer besonderen Begründung bedürfen. Es liegt auf der Hand, dass die Menschheit von Technik und technischem Fortschritt abhängig geworden ist, und dies nicht erst in unserer Zeit.

Seit jeher war es der die Technik entwickelnde und zielgerichtet einsetzende Mensch, der vermittels ‚seiner' Technik Lebensräume gestaltete, veränderte, revolutionierte, oder auch zerstörte. Unglaublicher Wohlstand auf der einen, aber auch bitterste Armut und die Gefährdung des Globalen Ökosystems auf der anderen Seite waren dabei mögliche Konsequenzen, des technischen Wandels. Die Einsicht, dass dieser als gesellschaftliches Phänomen zu interpretieren sei, und technische Zukunftsentwürfe im Kern gerade auch gesellschaftliche Zukunftsentwürfe darstellten, vermochte sich hingegen erst langsam Bahn zu brechen.

Die gesellschaftliche Diskussion um die Technik, oder anders ausgedrückt, Technikdiskurse, begleiten den technischen Wandel jedweder Epoche. Seit jeher scheint es vom Grundsätzlichen her zwei gegensätzliche Lager bezüglich der Beurteilung des technischen Wandels gegeben zu haben. Zum einen die Optimisten, die mit technischem Wandel Fortschritt an sich verbinden, und zum anderen die Pessimisten, die – aus welchen Gründen auch immer –, diesem Wandel eher skeptisch gegenüberstehen. Beide Positionen erscheinen geradezu als Naturgesetzlichkeiten. Dennoch sind sie letztlich doch nichts anderes als Hoffnungen und Erwartungen auf der einen oder aber auch Befürchtungen und Ängste auf der anderen Seite von Jenen, die von diesen Wandlungsprozessen betroffen sind bzw. sie voranbringen.

Technischer Wandel stellt sich damit als gesellschaftlicher Wandel dar, und steht mithin direkt im Konfliktfeld gesellschaftlicher Kontroversen. Wohin die Reise geht, ist jedoch in erster Linie eine gesellschaftliche Entscheidung, und keineswegs ein technischer Sachzwang.

Der Blick zurück, also eine Analyse vergangener technischer Inventions-, Innovations- und Diffusionsprozesse, stellt damit immer auch eine Analyse der jeweiligen gesellschaftlichen ‚Befindlichkeiten', Machtstrukturen, Umsetzungspotentiale und Handlungsspielräume dar.

Vor diesem Hintergrund haben es sich die *Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte* zum Ziel gesetzt, technischen Wandel im Kontext seines historischen Umfeldes zu analysieren und darzustellen. Keineswegs nur die Invention als solche ist im Sinne einer

funktionalistischen, technikdeterministischen oder Heroengeschichtsschreibung dabei Gegenstand der Betrachtung. Vielmehr geht es darum, jene Kontexte herauszuarbeiten, aus denen heraus Technik bzw. technischer Wandel entsteht und in denen dieser wirkt. Die soziale Konstruktion von Technik (SCOT) ist dabei im besonderen Maße in den Mittelpunkt der Betrachtungen zu stellen.

Der nunmehr vorgelegte 16. Band der Publikationsreihe „Technikdiskurse" widmet sich einer auf den ersten Blick eher spezieller erscheinenden Thematik, nämlich der Historie von drei in den 1920er Jahren an der Elbmündung zu Cuxhaven erbauten Reedereigebäuden. Dies mag zunächst einen Eindruck erwecken, als ob es um eine Thematik ginge, die eher als unspektakulär zu charakterisieren sei und damit einer historischen Reflexion nicht wert. Ein paar Gebäude im Hafenbereich Cuxhavens, was mögen diese schon bedeuten, und was für eine Geschichte können diese denn eigentlich erzählen? Tatsächlich etwas historisch Relevantes? Auf einen a priori verkürzten Blickwinkel kann sich historische Forschung allerdings nicht einlassen.

Bei einem genauerem Blick auf das Geschehen und der Analyse dessen, worum es geht, zeigt sich nämlich ein Bild, welches gänzlich andere, als die zunächst unterstellten, möglicherweise begrenzten Erkenntnisdimensionen anzunehmen beginnt. Plötzlich geht es um ein dicht miteinander verwobenes Geflecht unterschiedlichster Akteure, Motive und Zeitumstände, die aufs engste mit der Entstehungsgeschichte jener Baulichkeiten verbunden sind, die in den frühen 1920er Jahren im direkten Umfeld des Cuxhavener Hafens an der Alten Liebe entstanden. Hier spielen Aspekte vielfältigster historischer Dimension eine Rolle, welche nicht aus dem Blick geraten dürfen, um zu verstehen, was, wie und warum geschah. Es geht, und hierauf muss der Focus der Studie insgesamt ausgerichtet sein, keineswegs etwa nur um Baugeschichte im engeren Sinne. Vielmehr ist diese zu verknüpft mit der Allgemein- und Wirtschaftsgeschichte, ebenso wie mit der Stadt-, Regional- und Hafengeschichte, und auch die Reedereigeschichte und diejenige der beteiligten öffentlichen Institutionen als zentrale Akteure im Gesamtgeschehen dürfen nicht unberücksichtigt bleiben. Darüber hinaus sind auch die technik- und sozialhistorischen Komponenten unbedingt mit einzubeziehen. Nur auf diese Weise wird letztendlich zu erschließen sein, was sich in Cuxhaven mit der Errichtung von drei markanten Reedereigebäuden und deren weiterer Entwicklung tatsächlich alles verband, und welche Erkenntnisse sich hieraus gewinnen lassen, denn ein Blick in die Geschichte eröffnet Einblicke.

Rolf-Jürgen Gleitsmann

Danksagungen

Für historische Forschung ist es von essentieller Bedeutung, sich ihrem jeweiligen Erkenntnisinteresse anhand der ermittelbaren Überlieferung annähern zu können. Diese Quellen, ob nun schriftlicher, bildlicher, bzw. mündlicher Art, oder, wie im Falle der Technikgeschichtsschreibung, oft auch als dreidimensionales Artefakt, machen es möglich, sich dem historischen Geschehen zu nähren, es verständlich zu machen, sowie Zeugnis darüber abzulegen, was „damals“ geschah und welche Motive hierbei die verschiedenen Akteure hatten. Im Rahmen dieser herausfordernden Aufgabenstellung ist die historische Wissenschaft allerdings nicht auf sich allein gestellt. Sie kann im besten Falle auf profunde Kenner der vorhandenen Überlieferung in den Aktenbeständen verschiedenster Archive zurückgreifen, Zeitzeugen befragen, oder aber auch Sachartefakte genauer unter die Lupe nehmen. Ohne eine derartige Hilfestellung müsste historische Forschung häufig wohl im Sande verlaufen. Von daher ist all Jenen, die mir bei der Ermittlung und zur Verfügung- stellung der quellenmäßigen Basis meiner Studie geholfen haben, sehr zu danken. Im besonderen Maße bin ich in dieser Hinsicht Frau Drud von Niedersachsen-Ports/Cuxhaven, dem Rechtsnachfolger des Niedersächsischen Hafenamtes, verpflichtet. Sie vermochte nicht nur die einschlägigen Akten zu den in Betracht kommenden Baulichkeiten/Grundstücken zu ermitteln und mir zur Verfügung zu stellen, sondern sorgte auch dafür, dass deren Auswertung und Dokumentation auf keinerlei technische Hindernisse stieß. Nicht weniger hat Frau Güldner vom Stadtarchiv Cuxhaven zum Gelingen meiner Arbeit beigetragen. Sie machte mich auf die einschlägigen Archivalien zum Amt Ritzebüttel aufmerksam, ermittelte rellevantes Bildmaterial und stand mir darüber hinaus mit Rat und Tat zur Seite. Zudem hat Herr Schmid vom Stadtarchiv Cuxhaven mir Abbildungen ermittelt und unkompliziert per mail zukommen lassen. Die Herren Gümmer/Cuxhaven und Haacke/Soltau von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben unterstützten mich dankenswerter Weise sehr beim Zugang zu jenen Archivalien, die das „Haus Seefahrt betreffen. Zudem ermöglichte mir Herr Gümmer durch seine Führung durch das Haus wertvolle Einblicke in dessen Architektur und Bauausführung zu gewinnen und dabei Unterschiede zu den ursprünglichen Planunterlagen zu erkennen. Auch wurde es möglich, sowohl die Eigentümerwechsel dieses Reedereigebäudes nachzuvollziehen, und Einblick in die Planunterlagen des Hauses zu gewinnen. Hierbei waren mir ebenfalls Herr Tietz vom Denkmalamt Cuxhaven, sowie Frau Just sehr behilflich, die mir Zugang zu den einschlägigen Bauakten der Häuser ermöglichten und zudem gern Fragen beantwortete, deren Klärung ansonsten nur schwer möglich gewesen wäre. Herrn Konsul Dick, welcher auch mit seiner Schiffsmaklerfirma Peter Hein langjährig im Lotsenhaus residierte, danke ich für anregende Gespräche. Durch diese Zeitzeugenberichte vermochte ich weiter Einblicke in die

Gesamtthematik sowie die Gepflogenheiten in der Schiffereibranche zu gewinnen. Nicht zuletzt bin ich Frau Tobias und Frau Maier vom KIT-Scientific Publishing Verlag für die inzwischen traditionell gute Zusammenarbeit bei der Drucklegung meiner Studie verbunden, zu deren Gelingen wiederum das Layout durch Herrn Wenke wesentlich mit beigetragen hat.

Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann

1. Zur Einführung

Wer nach Cuxhaven, dem Seebad und Hafen an der Elbmündung kommt, oder hier lebt, dem wird es zur Gewohnheit geworden sein, immer einmal wieder zur „Alten Liebe“ zu gehen, also jenem historischen Schiffsanleger einen Besuch abzustatten, der einen unvergleichlichen Blick auf den Weltschifffahrtsweg Unterelbe ermöglicht. Einen einmaligen Blick auf all jene Schiffe, die aus aller Welt kommend, hier, an der Kugelbake vorbei, nach Hamburg unterwegs sind, vielleicht auch von dort kommen. Ober über Brunsbüttel und den Nord-Ostsee-Kanal gen Riga, Helsinki oder St. Petersburg wollen, wohin auch immer in den Häfen der Ostsee. Dazu kommen noch all jene Schiffe, die in Cuxhaven selbst anlegen bzw. abfahren, um Fracht aufzunehmen oder zu löschen, die Ein- und Ausfahrten der kleinen Lotsenversetzboote und Krabbenkutter, sowie auch die emsige Betriebsamkeit der dem Tourismus verschriebenen Schiffe der Hafenrundfahrtanbieter. Alles in Allem mithin eine Erlebniswelt der besonderen Art, die sich hier an der „Alten Liebe“ eröffnet.

Aber auch Anderes kann mit einem Spaziergang zur „Alten Liebe“ verbunden sein. Wenn man von der Deichstraße kommend, also der Verbindung zwischen Stadt und Hafen, seinen Weg in Richtung „Alte Liebe“ fortsetzt, dann betritt man traditionelles Hafengebiet. Heute geht es linkerhand vorbei am Fischrestaurant „Hus op’n Diek“ und dem ehemaligen „Hotel Continental“, dem „gelben Haus“, welches vor wenigen Jahren saniert wurde und nun, nach wie vor, vornehmlich zu Wohnzwecken genutzt wird. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinden sich die modernen Betriebsgebäude der Hafenverwaltung und davor bereits ein kleineres Hafenbecken, früher „Piepers Loch“ genannt. Blickt man nun weiter seewärts, dann präsentieren sich dem Betrachter, neben den fünfstöckigen Bausünden der jüngeren Vergangenheit, die als Querriegel zum Meer hin auf dem Grundstück des abgerissenen Seepavillons/Hotel Donner errichtet, den Blick auf weite Teile der Grimmershörnbucht sowie der Elbe versperren[1], einige markante historische Gebäude.

Zunächst erblickt man ein Ensemble aus drei markanten, villenähnlichen zweigeschossigen Backsteingebäuden, die sämtlich in den Jahren zwischen 1923 und 1925 von den konkurrierenden Reedereien Bugsier AG/Hamburg und W. Schuchmann/Geestemünde in exponierter Lage vor dem Deich mit freiem Blick auf die von der Nordsee kommenden und in die Elbe einlaufenden Schiffe errichtet worden waren. Zudem fällt der Blick unweigerlich auf den seeseitig vor diesen Gebäuden in den Jahren 1802/1803 errichteten, etwa 24 Meter hohen „Hamburger Leuchtturm“, der mit seinem Licht vormals der Schifffahrt ein sicheres

1 Vergleiche (Vgl.) die Berichterstattung in den Cuxhavener Nachrichten, u. a. vom 23.6.2005 „Gegen geplante Wohnanlage an der ‚Alten Liebe‘“ oder vom 9.9.2008 „Alte Liebe: Wird das Ambiente zerstört?“.

Geleit in schwierigen Gewässern bot.[2] Bei den genannten drei historischen Reedereigebäuden handelt es sich offenkundig um Baulichkeiten, die einen engen Bezug sowohl zur Cuxhavener, als auch zur Hamburger Hafenwirtschaft ihres früheren Amtes Ritzebüttel aufweisen und mit Bedacht genau dort errichtet worden waren, wo sie noch heute stehen. Sieht man sich diese Baukonstellation etwas genauer an, so ergibt sich das folgende Bild: Am leuchtturmnächsten, und von diesem nur durch eine schmale Straße sowie etwas Gartengelände getrennt, befindet sich das am 21. Oktober 1924 offiziell eingeweihte Lotsenhaus. Es handelt sich bei diesem, so die knappe Beschreibung in der amtlichen Publikation zu den Baudenkmalen in Niedersachsen, um einen „schlichten zweigeschossigen Kubus, dessen Mittelachse auf der westlichen Traufseite turmähnlich hervortritt und mit einer Aussichtsplattform abschließt."[3]



Abbildung 1: Überblicksfoto Lotsenhaus[4]

2 Vgl. hierzu: Heinz-Olaf Müller, Die Leuchtfeuer von Cuxhaven und Neuwerk, Herford 1984.

3 Zitiert (Zit.): Christiane Segers-Glocke (Hrsg.), Baudenkmale in Niedersachsen: Veröffentlichung des Instituts für Denkmalpflege, Bd. 19 Landkreis Cuxhaven, Hannover 1997, S. 149.

4 Bildquelle: Eigene Photographie vom Mai 2020.

Gleich landseitig dahinter gelegen findet sich das bereits im Dezember 1923 fertiggestellte und ebenfalls von der Bugsierreederei an der Elbstraße errichtete, sog. „Bugsierhaus“ (heute Leuchtturmweg 3). Dieses ist „…ein über rechtwinkligem Grundriß angelegtes Reedereigebäude…, das im Obergeschoß mit Ziegelziersetzungen geschmückt und seeseitig mit einer Aussichtsplattform ausgestattet ist.“[5]



Abbildung 2: Übersichtsfoto Bugsierhaus[6]

Beide Gebäude, also sowohl das Lotsen- wie auch das Bugsierhaus, waren von dem bekannten Hamburger Architekten Otto Hoyer entworfen worden. Diesem war es, ganz in der Intention der Bauherrin gelungen, bei beiden Wohn- und Geschäftshäusern nicht nur die erforderlichen Räumlichkeiten bereit zu stellen, sondern baulich zudem sicher zu stellen, dass eine zweckdienliche Rundumsicht auf den Schifffahrtsweg Elbe und den einlaufenden Schiffsverkehr gewährleistet war.

Das als letztes dieses Dreierensembles hier anzusprechende Gebäude, das von der Reederei W. Schuchmann im Jahre 1925 errichtete sog. „Haus Seefahrt“, liegt landseitig hinter den

5 Zit.: Christiane Segers-Glock, Baudenkmale, a. a. O., S. 149.

6 Bildquelle: Eigene Photographie.

beiden vorgenannten Objekten auf dem Eckgrundstück zwischen der heutigen Cassen Eils Straße und der Straße Bei der Alten Liebe. Dieser Bauplatz wurde von den beteiligten Interessenten, also sowohl der Reederei Bugsier, als auch W. Schuchmann, trotz ebenfalls freier Elbmündungssicht, eher als zweite Wahl zur Errichtung ihres jeweils geplanten Reedereigebäudes betrachtet.[7] Allerdings sah sich die Reederei W. Schuchmann dann doch gezwungen auf dieses Grundstück zur Errichtung ihres „Hauses Seefahrt" zurückzugreifen. Dieses ebenfalls zweigeschossige Wohn- und Geschäftshaus war, wie aus den Bauplänen hervorgeht, von dem Cuxhavener Architekten August Küchenmeister entworfen worden.[8] Es ähnelte den Nachbargebäuden der Bugsier-Reederei dennoch stark und verfügte auf der nördlichen Giebelseite, also seewärts zur Grimmershörnbucht hin, über einen ins Gebäude integrierten polygonal gebrochenen Beobachtungsturm.[9] Wiederum liegt dessen Zweckbestimmung auf der Hand. Er diente als Aussichtsplattform zur Beobachtung des Schiffsverkehrs und damit verbunden dem frühzeitigen Disponieren von Schiffsmakler- und Schlepperdiensten, sowie als Träger der Seefunkantennenanlage.

Im Folgenden wollen wir uns mit der Geschichte dieser vorstehend genannten drei Reedereigebäude beschäftigen, denn diese wurde bisher überraschenderweise nicht erforscht. Überraschend deshalb, da es sich zum einen um markante Baulichkeiten handelt, die nicht nur in den schwierigen Zeiten der Weimarer Republik in den 1920er Jahren an exponierter Stelle im direkten Umfeld der Alten Liebe errichtet wurden, und so das Bild dieses Areals signifikant neu prägten. Sondern darüber hinaus waren die Aktivitäten der beteiligten Reedereien und staatlichen Institutionen auch mit der Cuxhavener Hafengeschichte und den hierfür bedeutsamen Akteuren auf engste verbunden. Vor diesem Hintergrund bleibt das aktuelle Desiderat an Forschungsbemühungen zur Gesamtthematik mithin absolut unverständlich. Was sich an publizierter Überlieferung zu den Reedereigebäuden finden lässt, beschränkt sich bisher auf einige wenige Fotographien, zum Teil auf Postkarten[10], auf kurze Berichte in der regionalen zeitgenössischen Presse[11] des 20. Jahrhunderts, sowie auf ebenfalls höchst rudimentäre Erwähnungen in Publikationen zur Stadt- bzw. Hafengeschichte.[12] Die Quellenlage zur Thematik ist demgegenüber keineswegs defizitär. Aktenbestände zu

7 Vgl.: Besprechung zwischen dem Amt Ritzebüttel etc. und der Bugsier-Reederei vom 3.5.1922. Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Depositum Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294, Pachtweise Überlassung eines Bauplatzes an die Bugsier-Reederei- u. Bergungs-A.G. sowie eines Gartenplatzes.

8 Vgl.: Bauakten des Bauamts Cuxhaven.

9 Vgl.: Christiane Segers-Glock, Baudenkmale, am angegebenen Ort (a. a. O.), S. 149.

10 Vgl. hierzu insbesondere den Bestand des Stadtarchivs Cuxhaven, sowie: Nik Schumann, Liebe Grüße aus Cuxhaven. Historische Postkarten dokumentieren ein Stück Stadtgeschichte, Cuxhaven 2009.

11 Vgl.: Stadtarchiv Cuxhaven, Pressearchiv.

12 Vgl. z. B.: Hermann Borrmann, Bilder zur Geschichte des Hamburgischen Amtes Ritzebüttel und der Stadt Cuxhaven, Alt-Cuxhaven. Stadtteil zwischen Delft und Deich, Teil 2, Cuxhaven 1991; Karl B. Kühne, Cuxhaven, Der lange Weg zum Universalhafen 1610 – 1992, Cuxhaven 1993; Derselbe, Hafen am Meer, Norderstedt 1981.

den drei Bauwerken, ihrer Entstehungsgeschichte, sowie verschiedenen Aspekten der weiteren Entwicklung lassen sich vor allem in den Archivalienbeständen des Staatsarchivs Hamburg, der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG/Cuxhaven, dem Stadtarchiv Cuxhaven, sowie in den Beständen des Bauamtes Cuxhaven finden. Bedauerlicherweise war es nach der Übernahme der Bugsier-Reederei durch die Reederei Fair-Play vor wenigen Jahren nicht mehr möglich, Einsicht in jene, vordem im Bugsier-Kontorhaus am Hamburger Johannisbollwerk gelagerten Aktenbestände zu nehmen, die noch 2016 Jan Mordhorst im Rahmen seiner Firmenfestschrift „150 Jahre Bugsier" zur Verfügung standen.[13] Anzumerken ist zudem, dass nicht sämtliche Archivalien der vorgenannten Institutionen, selbst zu ausschließlich wissenschaftlichen Zwecken, allgemein zugänglich sind. Auch aus diesem Grunde wird in der nachfolgende Studie umfangreich aus den einschlägigen historischen Quellen zitiert. Auf diese Weise ist detailliert und nachvollziehbar zu dokumentieren, auf welcher Basis einzelne Aussagen gemacht werden konnten.



Abbildung 3: Übersichtsfoto „Haus Seefahrt" mit Turm[14]

13 Jan Mordhorst, 150 Jahre Bugsier, Hamburg 2016.
14 Bildquelle: Eigene Photographie.

Wenn man nun darüber nachdenkt, sich mit der Geschichte dieser Gebäuden im Kontexten ihrer Zeit zu befassen, so stellt sich die Frage, weshalb und für wen die gewonnenen Erkenntnisse eigentlich interessant, aufschlussreich oder gar bedeutsam sein könnten. Was also wäre „wichtig?“, was „festhaltenswert?“ und weshalb? Sind es die Architekturartefakte und ihre Konstrukteure bzw. Erbauer, die diese Aufmerksamkeit verdienen? Oder sind es möglicherweise die gesellschaftlichen Kontexte, in denen Bauwerke entstehen, die bevorzugt zu beleuchten wären, um Aufschluss über ihre Entstehungsgeschichte zu erlangen? Und sollte hierbei der Blick auch auf profane Alltagsbauten mit allem ihrem Drum und Dran fallen dürfen? Darf es sich möglicherweise auch um so etwas wie „Heimat- bzw. Regionalgeschichte“ handeln, oder geht es dann doch eher um die großen Themen politischer, wirtschaftlicher, technischer oder sozialer Natur? Die Beantwortung dieser eher rhetorisch zu verstehenden Fragen ist insofern einfach, als sich für Historiker die Relevanz- frage einer Thematik eher nachrangig stellt und auch der Blickwinkel auf historisches Geschehen ist berechtigterweise höchst subjektiv. Es ist vielmehr das jeweils spezifische Erkenntnisinteresse, durch welches sich die Beschäftigung mit historischen Sachverhalten legitimiert.

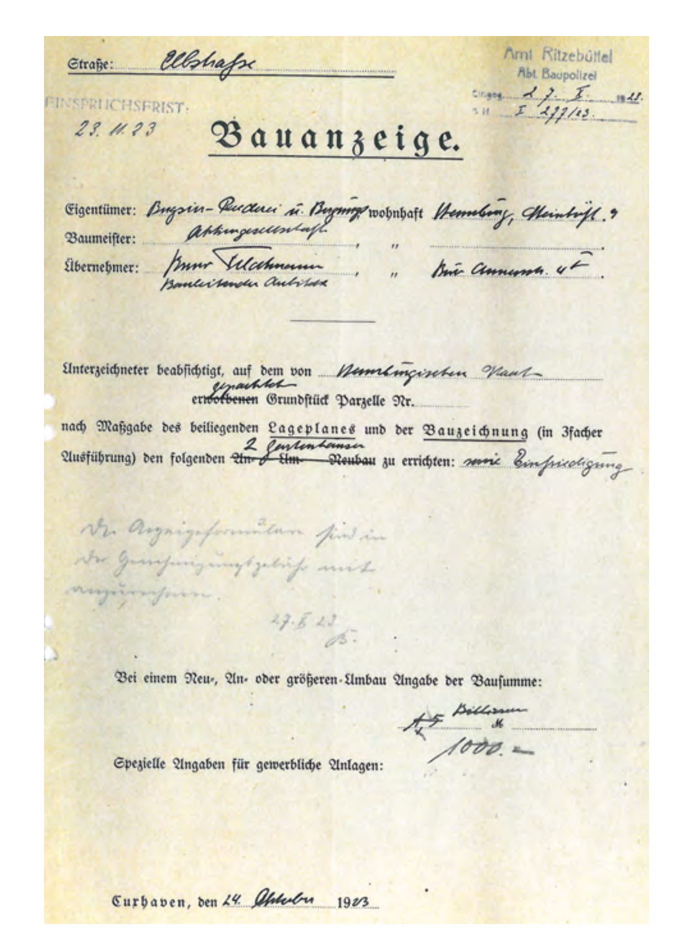
Mit welchem Erkenntnisinteresse könnte man sich mithin drei in den 1920er Jahren erbauten, unweit der Alten Liebe im Cuxhavener Hafen gelegenen Reedereivillen nun zuwenden?

Schön und gut, die Lage dieser Gebäude im Deichvorland stellt eine Besonderheit dar. Ebenso, dass diese aufwendigen Neubauten in die wirtschaftlich schwierigen frühen und inflationsgeplagten Jahren der Weimarer Republik fielen. In eine Zeit der Hyperinflation mithin, in der, um hier einen kleinen Eindruck zur Rasanz der Preisentwicklung zu vermitteln, die Bausumme des von der Bugsier-Reederei geplanten Neubaus in der Bauanzeige vom 21. Februar 1923 noch auf 350 Millionen Mark beziffert wird, während die im Rahmen des Bauvorhabens ebenfalls geplanten zwei einfachsten kleinen Gartenhäuschen, ohne jedwede technische Ausstattung (vgl. Abb. 4), dann im Oktober 1923 bereits mit einer Bausumme von 1,5 Billionen Mark zu Buche schlugen. (vgl. Abb. 5)[15] Parallel hierzu erhöhten sich allein die behördlichen Genehmigungsgebühren von 1,4 Millionen Mark für das mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshaus auf sage und schreibe 150 Millionen Mark für die beiden unbedeutenden Gartenhäuschen (vgl. Abb. 5).

15 Dies entsprach nach der Währungsreform vom 15.11.1923 gerade noch 1000,– Rentenmark.



Abbildung 4:
Gartenhäuschen im Vordergrund des Bugsiergebäudes[16]



Straße: Elbstraße

Amt Ritzebüttel
Abt. Baupolizei
Eingang 27. X. 1923

EINSPRUCHSFRIST
23. 11. 23

Bauanzeige.

Eigentümer: Bugsier-Reederei u. Bergungs Aktiengesellschaft wohnhaft Hamburg, Steinhöft 9
Baumeister:
Übernehmer:

Unterzeichneter beabsichtigt, auf dem von ... erworbenen Grundstück Parzelle Nr.
nach Maßgabe des beiliegenden Lageplanes und der Bauzeichnung (in 3facher Ausführung) den folgenden An- / Um- Neubau zu errichten: 2 Gartenhäuser mit Einfriedigung

Bei einem Neu-, An- oder größeren-Umbau Angabe der Bausumme:
1,5 Billionen ℳ

Spezielle Angaben für gewerbliche Anlagen:

Cuxhaven, den 24. Oktober 1923

Abbildung 5:
Bauanzeige der Gartenhäuschen vom 24.10.1923 mit einer Bausumme von 1,5 Billionen Mark[17]

16 Bildquelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Sig. 22e6-08380 Leuchtturmweg.

17 Aus: Stadtarchiv Cuxhaven, Depositum (Dep.) Amt Ritzebüttel II, Nr. 1249, Bauanzeige vom 24.10.1923.

Möglicherweise mag auch verwundern und klärungsbedürftig sein, weshalb gleich zwei Reedereien, also die bereits genannte Hamburger Bugsier-Reederei und Bergungs-Aktiengesellschaft, sowie die Geestemünder[18] (Fimmo) Wilhelm Schuchmann Reederei und Bergungsunternehmen konkurrierend und annähernd zeitgleich bemüht waren, Zweigniederlassungen in Cuxhaven zu errichten und hierzu Verhandlungen mit dem Hafeneigentümer, der Hamburger Finanzdeputation und ihren Dienststellen im Amt Ritzebüttel, führten. Wie und unter welchen Bedingungen kam es hierbei zu einer Einigung? Wo lagen die Schwierigkeiten? Wie gestalteten sich die Vertragsverhandlungen und die konkreten Verträge? Denn dass dies nicht ganz einfach gewesen sein kann, mag sich schon aus dem Umstand heraus erklären, dass der benötigte Baugrund grundsätzlich nicht zum Verkauf, sondern nur zur Pacht stand, und von seiner exponierten Lage her auch Aspekte militärischer und touristischer Art deshalb nicht unberücksichtigt bleiben durften. Die ablehnende Haltung in den Stellungnahmen der Hamburgischen Marineverwaltung sowie der „Badkommission der Stadt Cuxhaven" zum Anliegen der Reedereien ist aktenkundig. Dies zeigt u. a. der Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung der Badeverwaltung vom 10.4.1922 und deren ablehnendes Votum: „Dem Antrag der Bugsier…auf Bebauung der Fläche zwischen dem Seepavillon und dem Leuchtturm konnte die Badeverwaltung nicht zustimmen"[19].

Neben den bisher aufgeführten Aspekten für eine historische Rückblende auf die Bauaktivitäten der 1920er Jahre an der Elbstraße dürfte ebenfalls der Aufklärung bedürfen, wie die errichteten Reedereigebäude architektonisch- und bautechnisch gestaltet waren, und wie, bzw. durch wen sie im Laufe der Zeit tatsächlich genutzt wurden.

Schauen wir uns die Geschichte der Reedereigebäude am Leuchtturmweg (früher Elbstraße), sowie der Straße „Bei der Altenliebe 1" und deren Erbauer also ein wenig genauer an.

1.1 Wie alles begann: Das Schlepp- und Bergungsgeschäft reorganisiert sich

Alles begann eigentlich damit, dass sich die 1898 gegründete Hamburger „Vereinigte Bugsier- & Frachtschiffahrt-Gesellschaft" nach dem Ersten Weltkrieg reorganisierte und am 4. Juni 1918 in „Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft" umbenannte.[20]

18 Der spätere Standort des Unternehmens war seit 27.2.1926 Bremerhaven.

19 Zit.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. „Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung der Badeverwaltung vom 10.4.1922".

20 Vgl.: Jan Mordhorst, 150 Jahre Bugsier, Hamburg 2016, S. 30.

> Diese Umbenennung war nach Auffassung der Geschäftsleitung nötig, da sich die Firma vor allem in den letzten Vorkriegsjahren nicht nur zu einer über die Landesgrenze hinaus bekannten Hamburger Reederei, sondern auch zu einem der führenden Bergungsunternehmen auf dem nordeuropäischen Kontinent entwickelt hatte.[21]

Vorstand der Reederei war nach wie vor Max Mörck. „Den Vorsitz im Aufsichtsrat führte Henry Lütgens…“[22], vormals Mitinhaber der Firma Lütgens & Reimers, die allerdings bereits 1920 durch die Reederei „Hamburg Amerika Linie“ (HAPAG)[23] übernommen wurde, mit der man allerdings zuvor bereits eng verbunden war. „Der ‚Hapag-Mann Henry Lütgens‘…war vermutlich eine der treibenden Kräfte, die hinter dem Wiederaufbau der Bugsier-Flotte in den ersten Nachkriegsjahren stand.“[24] In dieser Zeit „…blühten die Geschäfte der Bugsier“[25] auf. Man erwarb im Werftbereich mit strategischer Weitsicht schon im Jahr1920 Mehrheitsbeteiligungen an der „Norderwerft AG./Hamburg“ und der „Elbe-Werft AG/Boizenburg“. Man legte etliche Neubauten auf Kiel, darunter die Hochsee- und Bergungsschlepper HERMES (1922), HEROS (1923) und MAX BERENDT (1924), sowie acht Frachtdampfer.[26] Und insbesondere übernahm die Bugsier nach vorangegangener jahrelanger guten Zusammenarbeit im Jahre 1923 den „Nordischen Bergungs-Verein“(NBV) mit seinen verbliebenen zwei Schleppdampfern und zwei Hebeschiffen vollständig.[27] Für Bergungen von Havaristen oder das Bereitstellen von Hilfeleistungen im Schleppdienst rückten u. a. sowohl die Nord- und die Ostsee, sowie auch die Unterelbe in den Fokus der einschlägig tätigen Schlepp- und Bergungsreedereien. Worauf dies hinauslief, lässt sich recht deutlich anhand einer am 15. November 1925 vertraglich geschlossenen Vereinbarung zwischen der Bugsier-Reederei und ihrem Konkurrenten, der HAPAG, bzw. deren 1920 übernommenen Tochtergesellschaft „Lütgen & Reimers“ zeigen. Die Vertragspartner hatten sich nämlich darauf verständigt, sich für den Zeitraum von 10 Jahren “… auf der unteren Elbe gegenseitig keine Konkurrenz im Bergungsgeschäft zu machen…“[28]. Insbesondere war festgeschrieben, dass für Schiffe sämtlicher Reedereien, mit denen für den Hamburger Hafen kein Kontrakt für Hafenschleppdienste bei Bugsier einerseits oder HAPAG/Lütgen & Reimers andererseits bestand, letztgenannte nur zwischen Hamburg bis zum Elbnebenflüsschen Lühe tätig werden durften, während die restliche Unterelbe in die Zuständigkeit der Bugsier

21 Zit.: ebenda.
22 Zit.: ebenda, S. 27.
23 Der Firmenname war „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“, gegründet 1847. Vgl. dazu: Susanne Wiborg, Klaus Wiborg, 1847-1997. Mein Feld ist die Welt – 150 Jahre Hapag-Lloyd,Hamburg 1997.
24 Zit.: Jan Mordhorst, a. a. O., S. 34.
25 Zit.: ebenda, S. 31.
26 Vgl.: ebenda, S. 33, S. 73.
27 Vgl.: ebenda, S. 43.
28 Zu den Details der Regelung vgl.: ebenda, S. 71.

fiel.[29] Zudem „verpflichteten sich die beiden Firmen, auf den genannten Strecken die Bugsier bei Bergungen und Hilfslohnfällen dann heranzuziehen, wenn sie fremde Schlepperhilfe benötigten.“[30] Im Rahmen von Nebenabreden, Absichtserklärungen und Empfehlungen war zudem noch die inzwischen in Bremerhaven ansässig gewordene Konkurrenzreederei W. Schuchmann eingebunden. Ein Sachverhalt, der auf den ersten Blick überraschen muss, denn diese war weder in die Vertragsverhandlungen zwischen Bugsier und HAPAG direkt involviert, noch an dieser Kartellabsprache überhaupt beteiligt. Dennoch findet sich in den Unterlagen des Vertrages zwischen HPAG und Bugsier folgende Empfehlung, nämlich,

> dass der ganze Park an Bergungs- und Schleppdampfern der Firma W. Schuchmann von dieser an die Bugsier zu noch näher festzusetzenden Preisen und Bedingungen verkauft wird. Die Bugsier könnte dann ihrerseits diese Schiffe zur Bereederung der Firma W. Schuchmann überlassen, damit die Schiffe unter deren Flagge verbleiben können[31],

was dann im Jahre 1927 auch tatsächlich geschah.[32] Es drängt sich der Eindruck auf, dass HAPAG weitsichtig agierte, und zwar mit dem Ziel, die Fäden im Bergungs-, Schlepp- und Reedereigeschäft langfristig in Händen zu behalten und Konkurrenten möglichst – wie und mit welchen Mitteln auch immer – auszuschalten.

All die vorstehend aufgeführten vertraglichen Regelungen von 1925 zwischen HAPAG/Lütgen & Reimers mit Bugsier, sowie die Empfehlung in Hinblick auf W. Schuchmann, machen allerdings dann durchaus Sinn, wenn man mit berücksichtigt, dass im Hintergrund von HAPAG schon längst zweigleisige bzw. strategische unternehmenspolitische Aktivitäten eingeleitet worden waren, deren letztendliches Ergebnis bereits 1924 darin münden sollte, dass Bugsier als Wettbewerber ausgeschaltet und kurz darauf, nämlich 1926, von ihrem Konkurrenten W. Schuchmann endgültig übernommen werden konnte. Diese alternative Zweigleisigkeit der HAPAG-Aktivitäten hatte mithin darin bestanden, die Bugsier AG entweder mit der HAPAG-Tochtergesellschaft Lütgen & Reimers zu verschmelzen, oder andererseits das eigene Mehrheitsaktienpaket an der Bugsier AG an die Reederei W. Schuchmann zu veräußern.

Was also geschah bei dieser Konstellation auf unternehmenspolitischer Ebene, und wie ist dabei der aufwendige Neubau von gleich drei dicht beieinander gelegenen Gebäuden für die Zweigniederlassungen der Reedereien Bugsier/Hamburg, W. Schuchmann/Bremerhaven

29 Vgl.: ebenda, S. 73.

30 Zit.: ebenda.

31 Zit.: ebenda.

32 So geschah es später auch, da Bugsier 1927 die 9 Bergungsdampfer der Reederei W. Schuchmann übernahm. Die Flotte der Bugsier umfasste damit zum Ende des Jahres 1927 insgesamt 32 Hochseeschlepper und Bergungsdampfer.

sowie einem Lotsenhaus an der Elbmündung zu Cuxhaven in den Jahren zwischen 1923-1924 einzuordnen und zu interpretieren?

1.2 Reederei-Geschäftspolitik und die Folgen

Von zentraler Bedeutung ist zunächst einmal, dass der Anstoß zum Verlauf des darauf folgenden Geschehens von der HAPAG ausging. Diese hatte bereits im Jahre 1919 Beteiligungen an verschiedenen Verkehrsunternehmen erworben, darunter auch an der Bugsier Reederei- und Bergungs AG. Obwohl die HAPAG bis 1922 eine Aktienanteil in Höhe von etwa 65 % am Kapital der Bugsier AG erworben hatte, wurde der ursprüngliche Plan einer Eingliederung der Bugsier AG in das HAPAG-Imperium 1924 allerdings aufgegeben. Über die Gründe hierfür kann nur gemutmaßt werden. Möglicherweise mag auch eine Rolle gespielt haben, dass die Bugsier für ihre Aktionäre weniger profitabel war, als von den Investoren gedacht. Zumindest geht aus Unterlagen, die im Kontext mit der juristischen Auseinandersetzung um die Firmenübernahme durch die Reederei W. Schuchmann im Jahre 1926 stehen, hervor, dass die Bugsier AG ihren Aktionären seit Jahren keine Dividende mehr ausgeschüttet haben soll und nicht einmal in der Lage gewesen sei, „… die erforderlichen Abschreibungen zu tätigen.“[33] Zudem würde die Bugsier AG, so der weitere Vorwurf, eine Personalkostenstruktur aufweisen, die im Branchenvergleich völlig überzogen sei.[34] Dies hieß konkret: Kostenmäßig schlüge „die Zahl der Angestellten mit zwei Direktoren, zwei stellvertretenden Direktoren, vier bis fünf Prokuristen, acht bis neun Inspektoren und 50 bis 60 Kontorangestellten…“[35] vehement zu Buche, wofür die Investoren letztlich zahlen müssten.

Allerdings war ebenfalls bekannt, und dies dürfte auch HAPAG nicht verborgen geblieben sein, dass die Reederei W. Schuchmann seit dem Jahre 1921 ebenfalls damit begonnen zu haben schien, Aktien der Bugsier-Reederei und Bergungs-AG, „dem einzigen großen Konkurrenten im Bugsier- und Bergungsgeschäft“[36] zu erwerben. Im Jahr 1924 bot die HAPAG der Reederei W. Schuchmann dann das durch HAPAG zwischenzeitlich erworbene Aktienpaket des Konkurrenten Bugsier an, welches ein Volumen von 5,5 Mill. Reichsmark umfasste und damit etwa 65 % des Gesamtkapitals der Bugsier ausmachte. Im Rahmen der Verhandlungen zwischen HAPAG und W. Schuchmann konnte man sich zwar auf einen Preis von 3,5 Mill. Reichsmark für die Übernahme des Aktienpakets verständigen, allerdings

33 Nach: Jan Mordhorst, a. a. O., S. 58.

34 Vgl.: ebenda, S. 58 f.

35 Zit.: ebenda, S. 58.

36 Nach: Reinhart Schmelzkopf, Die Reederei W. Schuchmann Geestemünde / Bremerhaven / Hamburg 1884-heute, in: Strandgut, Cuxhaven 1.1.1983. Quelle: Stadtbibliothek Cuxhaven.

scheiterte das Geschäft zunächst einmal daran, dass W. Schuchmann diese Summe nicht zu finanzieren vermochte.[37] Als einer der von Schuchmann angesprochenen Kreditgeber hatte nämlich Preußen, auf dessen Staatsgebiet die Reederei W. Schuchmann in Geestemünde an der Weser ihren Sitz hatte, durch sein Ministerium für Handel und Gewerbe es abgelehnt, „…die gewünschten Kredite in irgendeiner Form zur Verfügung zu stellen."[38] Damit mussten die von W. Schuchmann mit HAPAG geführten Übernahmeverhandlungen zum Zeitpunkt Mitte November 1925 an sich als gescheitert angesehen werden. Dessen ungeachtet war es W. Schuchmann jedoch gelungen, das Land Bremen und einige Bremer Banken, insbesondere das Bankhaus Seligmann, mit denen parallel Gespräche geführt worden waren, zu einer Finanzierungszusage zu bewegen. Allerdings verbunden mit der Auflage, die Reederei W. Schuchmann vom preußischen Geestemünde nach Bremerhaven und damit auf Bremer Staatsgebiet zu verlagern. Diese Bedingung wurde erfüllt, wie der Handelsregistereintrag vom 27. Februar 1926 dokumentiert: „Der Sitz der Firma ist nach Bremerhaven verlegt und die Firma in Wesermünde-Geestemünde erloschen."[39] Damit gelang es W. Schuchmann kurz vor Weihnachten 1925 doch noch, „…eine Aktienmehrheit von 64 Prozent an der Hamburger Bugsier-Reederei von der Hamburger Hapag zu erwerben."[40] Dessen ungeachtet bedeutete dies allerdings noch keineswegs, dass damit alle Übernahmeschwierigkeiten ausgestanden waren. Ganz im Gegenteil. Der Vorstand sowie der Aufsichtsrat der Bugsier und ihr langjähriger amtierende Direktor Max Mörck setzten sich als nun Minderheitsaktionäre mit einem Unternehmensanteil von 27 Prozent entschieden gegen die Einflussnahme durch den Hauptgesellschafter W. Schuchmann zur Wehr. Was folgte, war eine nach allen Regeln der Kunst, auch auf juristischer Ebene, ausgetragene Übernahmeschlacht, die schließlich im Dezember 1926 damit endete, dass W. Schuchmann das tat, was in derartigen Fällen am gebotensten ist.[41] Er machte den Minderheitsaktionären um die bisherigen Vorständen Max Mörck und Christian Thiessen ein überzeugendes Übernahmeangebot, erwarb damit deren Aktienpaket und erlangte so die vollständige Kontrolle über die Bugsier-Reederei- und Bergungsgesellschaft. Diese wurde damit zu einer 100%igen Tochter der Reederei W. Schuchmann, firmierte dennoch weiterhin unter ihrem ursprünglichen Namen und behielt ihren Hauptniederlassungssitz in Hamburg bei, mit Zweigniederlassung im „Bugsierhaus" zu Cuxhaven.

37 Nach.: Jan Mordhorst, a. a. O., S. 52.
38 Zit. nach: ebenda, S. 53.
39 Zit.: Jan Mordhorst, a. a. O., S. 54.
40 Zit.: ebenda, S. 53.
41 Vgl.: ebenda, S. 58-61.

1.3 Die Konsequenzen der „Übernahmeschlacht“

Mit der Übernahme der Bugsier-Reederei war die paradoxe Situation entstanden, dass die Reederei W. Schuchmann nunmehr in Cuxhaven über drei dicht beieinander liegende Wohn- und Geschäftsgebäude als Zweigniederlassungen bei der Alten Liebe verfügte. Ursprünglich aufgrund einer heftigen Wettbewerbssituation zwischen den beiden beteiligten Reedereien kurz hintereinander gebaut, waren das „Haus Seefahrt“, das „Bugsierhaus“ und das „Lotsenhaus“ nun im Besitz einer einzigen Hand gelandet, nämlich in der von W. Schuchmann. Dieser Umstand war ursächlich weder vorhersehbar, noch zeigte er sich auf der bestehenden Vertragsbasis mit dem Hamburger Senat und seiner Finanzdeputation als mittelfristig revidierbar. Mit dieser Situation musste man leben, wollte man nicht gravierende ökonomische Nachteile in Kauf nehmen, oder gar seine Reputation als ehrenwerter Kaufmann aufs Spiel setzen.

Blenden wir im Folgenden auf die Entstehungsgeschichte der angesprochenen Baulichkeiten zurück.

2. Die Hamburger Bugsier-Reederei und Bergungsgesellschaft zieht es nach Cuxhaven

Von Bedeutung und Mitauslöser der weiteren Ereignisse mag für die Bugsier-Reederei zunächst gewesen sein, dass die konkurrierende Reederei W. Schuchmann mit einem ihrer Schleppdampfer bereits in den frühen 1920er Jahren im Cuxhavener Hafen vor Ort war und durch den ortsansässigen Schiffsmakler Peter Hein vertreten wurde.



Abbildung 6:
Werbung der Reederei W. Schuchmann aus dem Jahre 1923, in Cuxhaven vertreten durch Schiffsmakler Peter Hein[1]

Dieser Sachverhalt dürfte beim expandierenden Konkurrenten Bugsier und der Ausrichtung seiner Geschäftsfelder strategische Überlegungen ausgelöst haben. Folgerichtig rück-

1 Aus: Reinhart Schmelzkopf, Die Reederei W. Schuchmann, a. a. O.

te Bugsier ihr Augenmerk auf den Gedanken, in Cuxhaven eine Zweigniederlassung zu errichten. Eine feste Präsenz direkt an der Elbmündung war folgerichtig die logische Konsequenz. Nicht nur ein Schlepper im Cuxhavener Hafen, wie ihn die Konkurrenz besaß, sollte es sein, sondern eine repräsentative Niederlassung schien geboten, also ein „Bugsierhaus". Mit einem neu zu errichtenden Geschäfts- und Wohnhaus an geeigneter Stelle könnte man demonstrativ die Konkurrenz ausstechen. Man würde damit die eigene Bedeutung im Reedereiwesen unterstreichen. Auch organisatorisch böten sich durch eine derartige Zweigniederlassung deutliche Vorteile. Ein Kontor im aufstrebenden Cuxhavener Hafen würde der Geschäftsabwicklung vor Ort höchst dienlich sein. Verbunden mit „Dienstwohnungen" als Unterbringungsmöglichkeit für die eigenen Mitarbeiter, vom Oberinspektor bis hin zum Kapitän oder Maschinisten, böten sich weitere unbestreitbare Vorteile. Denn Wohnraum war knapp in den frühen Jahren der Weimarer Republik. Hinzu kam, dass die beiden an der Alten Liebe stationierten, ständig unter Dampf gehaltenen und damit im Notfall jederzeit sofort einsatzbereiten Bergungsschlepper der Reederei auch von den Besatzungen innerhalb weniger Minuten erreichbar sein mussten. Wie wichtig gerade dieser Sachverhalt war, geht deutlich aus der „Niederschrift über die Sitzung der Vollversammlung Sektion für Handel und Schiffahrt, Sektion Gewerbe" vom 12. September 1922 in Hamburg hervor.[2] Insgesamt ging es hier um deren Stellungnahme zum Antrag der Bugsier-Reederei, in unmittelbarer Nähe des Liegeplatzes ihrer Bergungsdampfe, d. h. in Ruf- und Sichtweite, ein Grundstück zum Bau eines Wohnhauses zugewiesen zu bekommen. In der entsprechenden Protokollpassage heißt es hierzu:

> Unzweifelhaft ist die Dienstbereitschaft der Bergungs- und Schleppdampfer von grosser Bedeutung für die Schiffahrt. Bisher schliefen auch die verheirateten Mannschaften auf den Bergungsdampfern. Dies lehnen sie neuerdings ab. Sie befinden sich also nachts bei ihren Familien, die zerstreut in Cuxhaven wohnen. Ihre Alarmierung nimmt daher bedeutend längere Zeit in Anspruch als früher. Die so entstehende Verzögerung beim Auslaufen kann, wenn es sich um Hilfeleistung für in Seenot befindliche Schiffe handelt, unter Umständen verhängnisvoll werden.[3]

Vor diesem Hintergrund empfahl die staatliche Kommission dem Wunsch der Bugsier-, Reederei und Bergungs-A.G. bei der von dieser gewünschten Bauplatzwahl „…daher tunlichst entgegen(zu)kommen."[4] Ein Mehrzweckbau, also ein Wohn- und Geschäftshaus, allerdings in spezieller Hafenlage mit freiem Elbblick, wäre mithin das probate Mittel, all diesen Bedürfnissen gerecht zu werden.

2 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Signatur 371-8II-SVI B332 a 24, Vermietung von Uferplätzen und Räumen in Cuxhaven. Bugsier-Reederei und Bergungs-AG. Vermietung eines Platzes am Alten Hafen zum Bau von Wohnungen für Ihre Angestellten. Auflage auf Anfordern der Deputation für Handel etc.

3 Zit.: ebenda.

4 Zit.: ebenda.

Um eine Realisierung ihres Vorhabens einzuleiten, musste Bugsier sich sinnvoller Weise als erstes um einen geeigneten Bauplatz bemühen. Ansprechpartner hierfür war der Grundeigentümer des gesamten Cuxhavener Hafengebiets, der Stadtstaat Hamburg mit seinem Amt Ritzebüttel in Cuxhaven, sowie der Finanzdeputation in Hamburg.

2.1 Ein Baugrundstück für das „Bugsier-Haus“ muss gefunden werden

Zu Beginn des Jahres 1922 wandte sich die Bugsier-Reederei- und Bergungs-AG mit einem Antrag auf pachtweise Überlassung eines genau bezeichneten Bauplatzes zwischen Seepavillon und Leuchtturm (vgl. Abb. 7, Lageplan) an die Hamburger Wasserbaudirektion des Amtes Ritzebüttel. Als Bauvorhaben gab man an darauf ein Wohnhaus für 3 bis 4 Familien errichten zu wollen.[5] Bedenkt man die höchst prekäre Situation auf dem Wohnungsmarkt dieser Nachkriegszeit, also einem dramatischen Wohnraummangel auch in Cuxhaven, so war zu erwarten, dass ein derartiges Angebot nicht nur bei der Wasserbaudirektion, sondern auch in der Stadtverwaltung auf offene Ohren stoßen und zu einer zügigen Genehmigung führen würde. Immerhin hatte die Mangelsituation an Wohnraum bereits dazu geführt, dass das ehemalige Hotel Continental von der Stadt Cuxhaven im September 1920 gekauft und in Mietwohnungen, zunächst für Fischdampferkapitäne und Besatzungen, umgewandelt worden war[6]. Die Not war groß. Von Seiten der Bugsier ging man wohl davon aus, dass ihr Angebot unbesehen Zustimmung finden würde. Zudem lag offen zu tage, weshalb es gerade ein Bauplatz in unmittelbarer Nähe des Liegeplatzes ihrer Bergungsschlepper bei der ‚Alten Liebe‘ als der favorisierte Standort für das Wohngebäude der Bugsierbediensteten sein sollte. Aber ganz so einfach, wie gedacht, gestaltete sich das Vorhaben keineswegs. Behördenintern verstand man zwar den Standortwunsch der Reederei und konnte diesen gut nachvollziehen, dennoch vertrat man hierzu dessen ungeachtet höchst unterschiedliche, ablehnende Positionen. Man begann sich mit der Angelegenheit intensiv zu beschäftigen. Die zugehörige Akte des zuständigen Amtes Ritzebüttels bündelt den Vorgang unter dem Titel „Akten betreffend pachtweiser Überlassung eines Bauplatzes an die Bugsier-Reederei- u. Bergungs-A.G., sowie eines Gartenplatzes“.

5 Vgl.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Schreiben der Hamburgischen Wasserbauabteilung Cuxhaven Aktennummer 898/3 an das Hamburgische Amt Ritzebüttel vom 8.3.1922.

6 Nach: Hermann Borrmann, Bilder zur Geschichte des Hamburgischen Amtes Ritzebüttel und der Stadt Cuxhaven, Alt-Cuxhaven Stadtteil zwischen Delft und Deich, Teil 2, Cuxhaven1991, S. 449.



Abbildung 7:
Lageplan „Anlage zum Schreiben vom 8.3.1922".[7] Die von Bugsier gewünschte Fläche ist im Plan rot markiert.

Als erster Schritt wird behördlicherseits zunächst einmal ein ordentliches, in derartigen Angelegenheiten übliches Prüfverfahren des beantragten Vorhabens in Gang gesetzt, und zwar mittels der Einbindung der verschiedenen, möglicherweise direkt oder auch indirekt betroffenen Institutionen bzw. Verwaltungsabteilungen. Diese werden um Stellungnahme ersucht. Man wendet sich hierzu von Seiten der Wasserbauabteilung Cuxhaven am 8. März 1922 an das Hamburgische Amt Ritzebüttel mit der Frage, „…ob mit Rücksicht auf den Fremdenverkehr und den Badeverkehr Cuxhavens Bedenken gegen eine Bebauung dieser Fläche geltend zu machen sind."[8] Ebenso wurde die Hamburgische Marineverwaltung Cuxhaven um eine Stellungnahme ersucht.[9] Die Antworten beider Institutionen fallen negativ, d. h. ableh-

7 Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Anlage zum Schreiben der Hamburgischen Wasserbauabteilung Cuxhaven Aktennummer 898/3 an das Hamburgische Amt Ritzebüttel Cuxhaven vom 8. März 1922.

8 Zit.: ebenda.

9 Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294.Hamburgische Wasserbauabteilung an Hamburgische Marineverwaltung, Schreiben vom 11.3.1922, Aktenzeichen 898/6.

nend aus. Man spricht sich nämlich eindeutig gegen eine Vergabe des gewünschten Bauplatzes an die Bugsier aus. Die Badeverwaltung verweist hierzu auf die besondere touristische Bedeutung dieses „…freien Platzes beim Leuchtturm…“[10] hin und schlägt als Alternative stattdessen vor, „…den geplanten Bau auf dem Gelände in der Verlängerung des Telegrafengebäudes zu errichten.“[11] Dieser Vorschlag findet seinen Niederschlag auf der dem späteren Besprechungsprotokoll über die Wahl eines Platzes für ein Wohnhaus durch Bugsier beigefügten Lageplan als mit „C“ gekennzeichnete Fläche (vgl. Abb. 8).



Abbildung 8:
Die bei der Besprechung vom 3. Mai 1922 zur Diskussion stehenden alternativen Bauplätzen A bis D für das Reedereigebäude der Bugsier[12]

10 Zit.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Auszug aus der Niederschrift des handschriftlichen Protokolls der Sitzung der Badeverwaltung vom 10.4.1922.

11 Zit.: ebenda. Die vorgeschlagene Fläche entspricht von ihrer Lage her dem Hallenbau, in dem heute u. a. das Lokal „Am Pier“, ein Verkauf für Geschenkartikel, sowie das Kaffee der Firma Tiedemann angesiedelt sind.

12 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Anlage zur Besprechung über die Wahl eines Platzes für ein Wohnhaus für 1 Betriebsleiter, 2 Kapitänen und 2 Maschinisten der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellsschft vom 3.5.1922, Aktennummer A1840.

Der Direktor des Marinewesens der Hamburgischen Marineverwaltung Cuxhaven, Direktor Berg, begründete die ablehnende Haltung seiner Behörde hingegen damit, dass die von Bugsier beanspruchte Fläche

> …für Hafen- und Fahrwasserzwecke zu wertvoll sei, …um sie nichtstaatlichen Betrieben zu überlasse. Stattdessen sollte das Areal dem Zweck als Lösch- oder Ladeplatz oder auch als Grundstück für den späteren Bau von Dienstgebäuden und Wohnhäusern für die Besatzungen von Fahrzeugen der Hamburgischen Marineverwaltung vorbehalten bleiben.[13]

Zudem wurde geltend gemacht, dass „… die notwendige Beobachtung des Fahrwassers vom jetzigen Lotsenwachthaus aus durch den Bau von Häusern auf diesen Plätzen sehr behindert, wenn nicht unmöglich gemacht (würde).“[14] Als Alternative wurde auf das Wessel'sche Eckgrundstück (heute Ecke Bei der Alten Liebe 1/Cassen Eils Straße), sowie auf das danebenliegende Grundstück verwiesen, d. h. auf jene Flächen, die in Abb. 8 mit den Buchstaben „E“ und „A“ gekennzeichnet sind. Die Hamburger Finanzdeputation hingegen hatte sich mit Schreiben vom 26. Juli 1922 demgegenüber explizit gegen das zur Verfügung stellen der im Plan mit „D“ bezeichneten Fläche ausgesprochen[15], während für die Bugsier-Reederei die Flächen „A“ und „E“ aus verschiedenen Gründen eher nicht in Frage zu kommen schienen. Auch die Zollverwaltung war der nahen Zollgrenze wegen gegen eine Vergabe diese Bauplatzes an ein Privatunternehmen. Die augenscheinlich verfahrene Situation fasste die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe noch im September 1922 mitsamt der vorgebrachten Einwendungen folgendermaßen zusammen:

> Gegen den Platz beim Telegraphenamt („C“, d. Verf.) hat die Zollverwaltung Bedenken, da die Parzelle im Zollausland belegen und deswegen die Ueberwachung erschwert sei; gegen Ueberlassung des Platzes am Leuchtturm („B“, d. Verf.) das Amt Ritzebüttel und die Zollverwaltung, erstere Behörde, weil durch die Errichtung des Bauwerks die für die Badegäste bestimmte Promenade leiden würde, die Zollverwaltung, da auch dieser Platz zum Teil im Zollausland liege; gegen Platz C2 („ D“) die Marineverwaltung wegen der Behinderung des Ausblicks auf die Elbmündung vom Lotsenwachthaus aus. Gegen Platz A sträubt sich die Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G., einmal wegen der grösseren Entfernung – der Platz liegt nicht mehr in Rufweite der Bergungsdampfer – und sodann wohl wegen der hohen Kosten. Platz A (gemeint ist „E“ in Abb. 8, d. Verf.) liegt ausserhalb des Seedeichs, ist also den Sturmfluten ausgesetzt. Es müsste daher zunächst durch Bohrungen festgestellt werden, ob der Grund für Errichtung von Wohnhäusern geeignet ist. Zutreffendenfalls müsste der Platz um 1 bis 2 m aufgehöht und hierfür der Sand weit her geholt werden. Ist der Grund ungeeignet, so

13 Nach: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Schreiben der Hamburgischen Marineverwaltung an die Hamburgische Wasserbauabteilung Cuxhaven vom 21. April 1922, Abschrift, Aktennummer A1952.

14 Zit.: ebenda.

15 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Signatur 371-8II-SVI B332 a 24 Bugsier Reederei…, hier: Niederschrift über die Sitzung der Vollversammlung Sektion für Handel und Schiffahrt, Sektion für Gewerbe vom 12.9.1922.

> müsste das Haus auf Pfählen errichtet werden. Beide Massnahmen sind mit grossen Kosten verknüpft.[16]

Damit war die Situation im hohen Maße verfahren.

Vor dem Hintergrund dieses heterogenen Sachstandes, also auf der einen Seite der Notwendigkeit des Baus von dringend benötigtem Wohnraum, insbesondere für die Besatzungen in Rufweite der Notfallschlepper, auf der anderen Seite der ablehnenden Stellungnahmen sowohl der Bade-, der Marineverwaltung, etc. musste nun der Magistrat der Stadt Cuxhaven im eigenen Interesse darum bemüht sein, eine Lösung des Problems auf den Weg zu bringen. Mit Schreiben vom 20. April 1922 an die Wasserbau-Abteilung des Amtes Ritzebüttel wurde dies konkretisiert. Nachdem man sich von Seiten der Stadt vom Grundsatz her ebenfalls eigentlich der kritisch ablehnenden Position gegenüber dem Vorhaben der Bugsier angeschlossen und der Wasserbau-Abteilung mitgeteilt hatte: „Ich bin der Meinung, daß dem Anliegen der Bugsier AG nicht entsprochen werden darf"[17], wurden dessen ungeachtet einige Überlegungen formuliert, die darum bemüht waren, dieser Situation in kontextualisierter Betrachtungsweise dennoch gerecht zu werden. Ziel war es, niemanden vor den Kopf zu stoßen, weder den bedeutsamen staatliche Institutionen, wie etwa der Marineverwaltung, an der kein Weg vorbeiführte, noch den in wirtschaftlicher Hinsicht für Cuxhaven ebenfalls unverzichtbaren Reedereien.

Dieses Dilemma, in dem man sich befand, bedurfte einer Lösung mit Fingerspitzengefühl. So wurde, und dies war der erste Schritt der ins Auge gefassten Strategie des Magistrats der Stadt Cuxhaven, zunächst darauf hingewiesen, dass sich die Bugsier wohl mit der Firma Lütgen & Reimers, also einer Tochtergesellschaft der HAPAG, „vereinigt" hätte und es damit naheliegend sei, den Neubau der Bugsier, im Interesse der HAPAG, doch sinnvoller Weise im Amerikahafen anzusiedeln. Also dort, wo die HAPAG bereits angesiedelt und tätig war. Im Text heißt es konkret; „Ist dies richtig, so wird bei der wirtschaftliche Verbindung der Bugsier mit der Hapag ein Bau im Amerikahafen in frage kommen können."[18] Damit hatte man die möglichen Interessen eines Dritten, also der HAPAG, als damals bedeutendster deutschen Reederei, geschickt ins Spiel gebracht. Andererseits wird aber auch anerkannt, dass der Bugsier legitime Interessen bezüglich eines Baues auf der von ihr ins Auge gefassten Fläche nahes des Leuchtturms zugestanden werden müssten. Vor diesem Hintergrund, so der Magistrat, wäre es wohl am zielführendsten, eine gemeinsame Besprechung der invol-

16 Zit.: ebenda.

17 Zit.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Abschrift des Schreibens des Magistrats an die Wasserbau-Abteilung vom 20. April 1922. Aktenzeichen A1667.

18 Zit.: ebenda.

vierten Beteiligten durchzuführen,[19] um einer für Alle akzeptablen Lösung der Problematik näher zu kommen.

Pflichtbewusst unterbreitete die Wasserbauabteilung den in Betracht kommenden Beteiligten unter Aktenzeichen 8 89/11 den Vorschlag, eine Besprechung der Thematik am 3. Mai 1922 in Cuxhaven durchzuführen, und zwar „…im Zimmer 1 der Wasserbauabteilung, Alter Weg 5…vormittags 11 ½…damit der Hamburger Vertreter der Bugsiergesellschaft mit dem Eilzug von Hamburg zur Besprechung ankommen kann.“[20]

Dass das Verkehrsmittel Bahn und nicht das Automobil zur Anreise der Hamburger Herren vorgesehen war, dürfte auf zwei Ursachen zurückzuführen sein. Zum einen war dies die vorzügliche Bahnverbindung zwischen Cuxhaven und Hamburg. Zum anderen war aufgrund der zu dieser Zeit noch sehr geringen Verbreitung von Kraftfahrzeugen in der Weimarer Republik ein Rückgriff auf diese Technologie kaum zu erwarten. Anders als in den USA, wo Automobilität längst zu einem Massenphänomen geworden war, stellte das Kraftfahrzeug in Europa noch eine ungewohnte Mobilitätstechnologie dar. Während in den Vereinigten Staaten bereits Millionen Fahrzeuge des Ford „Model T“ vom Band gerollt waren und eine Kraftwagendichte von etwa 150 Fahrzeugen je 1000 Einwohner bestand, lag diese in der Weimarer Republik Anfang der 1920er Jahre gerade einmal bei knapp 2,5 Fahrzeugen je 1000 Einwohner.[21] In dieser Hinsicht stand der Weimarer Republik das, was Berthold Brecht 1929 in seinem Gedicht „700 Intellektuelle beten einen Öltank an“[22] sinnbildlich als „Fordschritt“ bezeichnet hat, also erst noch bevor.

Die Besprechung „über die Wahl eines Platzes für ein Wohnhaus für 1 Betriebsleiter, 2 Kapitäne und 2 Maschinisten der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft“[23] findet unter Beteiligung von Oberinspektor Meier vom Amt Ritzebüttel, der Hamburgischen Marineverwaltung, Herrn Bürooberseketär Diehn, dem Zollamt, vertreten durch Oberzollinspektor Petersen, dem Verantwortlichen der Wasserbauabteilung als Gastgeber, Herrn Oberbautrat Heymann, und den Vertretern der Bugsier-Reederei, den Herren Pohl und Schuller, statt.

19 Vgl.: ebenda.

20 Zit.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Schreiben der Wasserbauinspektion an das Hamburgische Amt Ritzebüttel vom 26.4.1922. AZ: 898/11.

21 Vgl. hierzu: Reiner Flik, Rationalisierung des Automobilbaus in Deutschland zur Zwischenkriegszeit, in: Rolf-Jürgen Gleitsmann, Jürgen E. Wittmann (Hrsg.), Automobile Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz Stuttgart 2014, S. 143-164, hier: S. 144.

22 Vgl.: Berthold Brecht, 700 Intellektuelle beten einen Öltank an, in: Berthold Brecht Werke, Bd. 11, Gedichte I, Sammlungen 1918-1938, Ausgabe Frankfurt am Main 1988, S. 174-176.

23 Vgl.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Protokoll der Besprechung über die Wahl eines Platzes für ein Wohnhaus vom 3.5.1922. AZ. 898/11.

Wie kaum anders zu erwarte, verlief dieses Gespräch keineswegs harmonisch. Zunächst gab Oberbaurat Heymann einen Überblick zu den unterschiedlichen Positionen. Das Amt Ritzebüttel präzisiert seine Auffassung dahingehend, dass es grundsätzlich „… der Wahl eines der genannten Plätze höchstens unter der Bedingung zustimmen könne, dass die Finanzdeputation auch während der Mietezeit jederzeit die Fläche ohne Entschädigungspflicht zurücknehmen könne, wenn eine solche Rücknahme aus staatlichen Rücksichten notwendig werden sollte.“[24]

„Von keinem behördlichen Vertreter“, so das Protokoll, „wurden Bedenken gegen die Wahl der Fläche A erhoben…“[25], also einem Bauplatz direkt vor dem bestehenden Haus Kontinental, welcher allerdings nicht mehr in Rufweite zu den Bergungsschleppern im Hafen lag. Der Vertreter des Amtes Ritzebüttel, Oberinspektor Meier, ging sogar noch einen Schritt weiter. Er empfahl besonders das frühere Kontinentalhotel als Bauplatz für das von der Bugsier geplante Wohngebäude, da das Hotel „…zurzeit nur zu Wohnzwecken für Leute diene, die ebenso gut an irgendeiner anderen Stelle der Stadt Cuxhaven wohnen könnten…“[26]. Und diese Lösung schien, wie er ausführte, recht leicht und pragmatisch zu sein, denn: „Die Bugsiergesellschaft brauche also nur an irgendeiner Stelle der Stadt Cuxhaven die erforderlichen Wohnungen zu schaffen, um die Wohnungen in dem früheren Hotel Continental freizumachen.“[27]

Allerdings stießen diese Überlegungen bei den Vertretern der Bugsier auf taube Ohren. Die Ablehnung wurde mit dem Argument begründet, dass die Entfernung der beiden Lokalitäten zu weit von der angestrebten Positionierung bei der Alten Liebe entfernt läge. Das Stichwort hierzu lautete: „außerhalb der Rufweite“. Stattdessen würde man, sollten die mit „B“ und „C“ gekennzeichneten Flächen grundsätzlich nicht zur Verfügung stehen, alternativ den Platz „D“ oder „E“ akzeptieren können. Allerdings hatte sich, um den damaligen Sachstand zu rekapitulieren, gegen „D“ die insgesamt zuständige Hamburger Finanzdeputation expressis verbis ausgesprochen. Grundsätzlich blieb die Bugsier bei dieser Verhandlung im Hinblick auf ihre Akzeptanzbereitschaft für den zu erlangenden Bauplatz dennoch höchst flexibel und knüpfte diese durchaus an weitere Rahmenbedingungen, die hierfür ausschlaggebend sein würden.

Bei diesen Rahmenbedingungen spielte ein Sachverhalt eine zentrale Rolle, nämlich die von staatlicher Seite geforderte entschädigungslose und zudem geräumte Rückgabe der Grundstücksfläche bei Beendigung des Pachtvertrages. Dieser Vorbehalt war zwar nur für den Falle

24 Zit.: ebenda.
25 Zit.: ebenda.
26 Zit.: ebenda.
27 Zit.: ebenda.

eine „öffentlichen Interesses“ am Baugrund gedacht, konnte allerdings kurzfristig jederzeit umgesetzt werden. Für Bugsier würde dies bedeuten, sich im Sinne eines Knebelvertrages voll und ganz in die Abhängigkeit des Vertragspartners zu begeben und das eigene Investment einem ökonomisch völlig unkalkulierbaren Risiko auszusetzen.

Worauf man sich dennoch einzulassen bereit war, spiegelt der folgende Vorschlag der Bugsier wieder, der von Direktor Pohl vorgetragen wurde, und zwar in der Absicht, unbedingt eine Grundstücksfläche zu bestmöglichen Konditionen für den Bau des Gebäudes zu erlangen: „Sollte nun D nur mit der Bedingung der entschädigungslosen Zurückgabe der Fläche, die Fläche E dagegen ohne diese Bedingung zu bekommen sein, so würde man“ so der Bugsier Verhandlungsführer Pohl, „die Fläche E vorziehen. Sollte aber auch E nur unter der genannten Bedingung zu bekommen sein, so würde D gewählt werden.“[28] Und Bugsier ging sogar noch einen Schritt weiter: „Sollte D und E aber überhaupt nicht vermietet werden können, so würde die Fläche A oder das Hotel Continental in Betracht kommen.“[29]

Weshalb zwischen den Beteiligten bei diesem Gespräch dennoch keine einvernehmliche Festlegung in Sachen Bauplatz erfolgte, bleibt unklar. Allerdings wird ein weiterer Verhandlungstermin, nun unter Einbeziehung der Wasserbaudirektion in Hamburg, und wohl auch der hamburgischen Finanzdeputation, schon für den 9. Mai 1922 vereinbart.[30] Einer Aktennotiz des Oberbaurats Heymann von der Wasserbauabteilung Cuxhaven vom 4.5.1922[31] ist zumindest zu entnehmen, dass es die Vertreter der Bugsier waren, die bekundet hatten, in Hamburg, d. h. an vorgesetzter Dienstelle, den Versuch zu unternehmen, „…ob die Möglichkeit besteht, an anderer Stelle einen Platz zu bekommen.“[32]

Möglicherweise könnte aber auch eine Rolle gespielt haben, dass man behördlicherseits jenen Sachverhalt nicht unberücksichtigt lassen wollte, den der Magistrat in seiner Stellungnahme vom 20.4.1922 der Wasserbauabteilung gegenüber hatte verlauten lassen, nämlich, dass sich die Bugsier AG und die Reederei Lütgen & Reimers „vereinigt“ hätten, und damit dem Firmenimperium der HAPAG zuzurechnen seien.[33] Dies bedeutete mithin, dass bei der zu treffenden Entscheidung der Wunsch eines auch für Cuxhaven und seiner Hafenentwicklung höchst bedeutsamen Akteurs, wie ihn die HAPAG darstellte, nicht unberücksichtigt bleiben durfte.

28 Zit.: ebenda.
29 Zit.: ebenda.
30 Vgl.: ebenda.
31 Vgl.: ebenda.
32 Zit.: ebenda.
33 Vgl.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Abschrift des Schreibens des Magistrats an die Wasserbau-Abteilung vom 20.4.1922. AZ. A1667.

Die nun, wie vereinbart, in Hamburg am 9. Mai 1922 eingeleiteten Verhandlungen stellen die bisherigen Ergebnisse auf den Kopf und kommt nun dem Anliegen der Bugsier tatsächlich weitgehend entgegen. Worauf man sich verständigt hatte, fasst das Schreiben der Finanzdirektion Hamburg an die Bugsier AG vom 23. Oktober 1922 zusammen.[34] Dort heißt es: „Unter Bezugnahme auf die geführte Verhandlung erklärt die Finanzdeputation sich bereit, an Sie den für die Erbauung eines Wohnhauses erforderlichen Teil der besprochenen Fläche D hinter dem Seepavillon in Cuxhaven auf 25 Jahre zu vermieten."[35] Dieser Sinneswandel der Finanzdeputation, also die Zurücknahme ihres offiziellen Beschlusses vom Juli 1922, dass Platz „D" für die Bugsier-Reederei nicht bereitgestellt würde, wird nicht explizit begründet. In der Beschlussfassung zu diesem Vorgang heißt es lediglich:

> …die Deputation erkläre sich nach nochmaliger Besichtigung des in Betracht kommenden Geländes damit einverstanden, dass der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G. die auf dem Lageplan mit D bezeichnete Fläche zur Errichtung eines Wohnhauses für fünf Familien ihrer Angestellten, die stets dienstbereit sein müssten, vermietet würde, wenn die Gesellschaft sich verpflichtete, das Wohnhaus auf Ersuchen der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe ohne Anspruch auf Entschädigung abzutragen.[36]

Dennoch hatte der Sinneswandel sowohl der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe, sowie der Finanzdeputation nun doch den Bauplatz „D" zur Verfügung zu stellen, eine höchst handfeste Ursache. Ungeachtet aller nach wie vor bestehender Vorbehalte und Bedenken „…gegen Hergabe eines Platzes auf dem Gelände zwischen Alter Liebe – Seedeich und Hafenkaimauer…"[37] aufgrund möglichen zukünftigen Eigenbedarfs, hatte man der Begründung, die der Vorstandsvorsitzende der Bugsier-Reederei, Direktor Pohl, für sein Anliegen vorgetragen hatte, größte Aufmerksamkeit schenken müssen. Denn diese betrafen die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens als solchen. Direktor Pohl hatte nämlich ausgeführt, „…dass anlässlich einer in jüngster Zeit durch Dampfer seiner Gesellschaft ausgeführten Hilfeleistung schwere Vorwürfe gegen das deutsche Bergungswesen von englischer Seite erhoben (worden) seien und sodann vor Befahren der Unterelbe und Benutzung des Hamburger Hafens gewarnt worden sei."[38] Zudem hatte er ergänzend ausgeführt, dass dies seine Gesellschaft hauptsächlich dazu veranlasst habe,

> …die Dienstbereitschaft durch den Bau des Wohnhauses, in welchem ihr dortiger Betriebsleiter, 2 Kapitäne und 2 Maschinisten, also diejenigen Personen untergebracht

34 Vgl.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Schreiben der Finanzdeputation Hamburg an Bugsier-Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft vom 23.10.1922. AZ. D.V.I. 1827.

35 Zit.: ebenda

36 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8II-SVI B332 a 24 Bugsier Reederei…, hier: Protokoll der Vollversammlung Sektion für Handel und Schiffahrt und Sektion für Gewerbe, Hamburg 12.9.1922.

37 Zit.: ebenda.

38 Zit.: ebenda.

werden sollten, welche für das Auslaufen der beiden jedesmal unter Dampf liegenden Bergungsdampfer zuerst an Bord sein müssten, zu erhöhen.[39]

Damit hatte er den beteiligten behördlichen Institutionen klar vor Augen geführt, dass ein Bauplatzzugeständnis an die Bugsier nicht nur im öffentlichen Interesse läge, sondern sogar die Zukunft des gesamten Hamburger Hafens maßgeblich beeinflussen konnte. Ob diese Argumentation die tatsächliche Situation so widerspiegelte, oder sie doch eher überzeichnete, ist schwer zu beurteilen. Letztendlich ist zu konstatieren, dass die Bugsier-Reederei auf diese Weise bewirken konnte, dass der Widerstand gegen ihre Bauplatzwünsche revidiert und ihr zumindest ein akzeptables Grundstück zur Pacht angeboten wurde.

Damit hatte die Bugsier AG, wie der Lageplan Abb. 8 verdeutlicht, zwar nicht die zunächst priorisierte Fläche direkt hinter dem Leuchtturm, im Lageplan mit „A" und rot gekennzeichnet, erhalten, aber immerhin das direkt dahinter gelegene Grundstück („D"/blau) zur Verfügung gestellt bekommen. Eine Fläche, die zuvor einer ausschließlich staatlichen Verwendung vorbehalten war, und für eine private Firmennutzung eigentlich grundsätzlich nicht zur Verfügung stand. Allerdings behielt sich die Finanzdeputation auch bei bestehendem Pachtvertrag das Recht vor, „das Mietverhältnis mit halbjähriger Frist auf jeden Vierteljahresersten zu kündigen."[40] Die Finanzdeputation gestand allerdings zu, „…daß sie von ihrem Kündigungsrecht nur dann gebrauch machen (würde), wenn dieses im öffentlichen Interesse erforderlich werden sollte."[41] Diese Zusage wurde allerdings dahingehend eingeschränkt, dass es die Finanzdeputation ausschließlich selbst sein würde, und zwar „…unter Ausschluß des Rechtsweges…"[42], die darüber zu entscheiden hätte, ob ein öffentliches Interesse vorläge.[43]

Des Weiteren werden der ausgehandelte Mietzins der Pachtfläche von 20,– Mark je qm, der Aspekt der möglichen Mietzinsanhebungen im Abstand von drei Jahren, die Notwendigkeit der Einbindung von Wünschen der Zollbehörde, sowie verschiedene baurechtliche Aspekte im Einzelnen aufgeführt. Einer hiervon ist in § 3 des Pachtvertrages geregelt, nämlich dass die Reederei „…die Pläne für das Haus … der Baupflegekommission…zur Genehmigung vorzulegen (habe)."[44] Selbst ein Hinweis darauf, dass die Kleingärtner, die die zukünftige Baufläche bisher bewirtschaftet hatten, für etwaige Ernteausfälle „wegen vorzeitiger

39 Zit.: ebenda.
40 Zit.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Schreiben der Finanzdeputation Hamburg an Bugsier-Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft vom 23.10.1922, AZ. D.V.I. 1827.
41 Zit.: ebenda.
42 Zit.: ebenda.
43 Vgl.: ebenda.
44 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8II-SVI B332a 24 Bugsier Reederei…, Pachtvertragsentwurf vom Mai 1923.

Inbenutzungnahme der Fläche…“[45] von der Bugsier AG zu entschädigen seien, fehlt es nicht. Und in diesem Sinne wurde verfahren. Knapp einen Monat später, also mit Schreiben vom 21. November 1922, teilt Oberbaurat Heymann dem Hamburgischen Amt Ritzebüttel mit, dass die Gartenflächen gekündigt worden seien.[46] Die für einen zügigen Baubeginn erforderlichen Maßnahmen sollten mithin schnell vorangebracht werden. Dem standen dessen ungeachtet nach wie vor Einwendungen des Hauptzollamtes entgegen. Dieses sperrte sich gegen die Überlassung des Bauplatzes „D“ an die Bugsier-Reederei zunächst mit Schreiben vom 21.11.1922 an das Freihafenamt, berief sich auf früher vorgetragene Bedenken und argumentierte: „Da sich die Sachlage in der Zwischenzeit nicht geändert hat, muss der Einspruch gegen die Bebauung des Platzes beim Seepavillon aufrecht erhalten werden, gez. Dieckmann.“[47] Man pochte mithin auf eigene Zuständigkeiten, versäumte es allerdings nicht, die letztendliche Entscheidung dem Landesfinanzamt Unterelbe zuzuweisen:

„Eine Entscheidung des Landesfinanzamts ist beantragt.“[48] Dieses lässt sich nochmals detailliert über die Sachlage berichten[49] und der Präsident des Landesfinanzamtes entscheidet dann, dem Bau eines Wohnhauses durch die Bugsier-Reederei auf dem Grundstück „D“ beim Seepavillon zuzustimmen:

> Die gegen die Errichtung von Wohnhäusern in unmittelbarer Nähe der Zollgrenze bestehenden grundsätzlichen Bedenken bin ich bereit im vorliegenden Falle zurückzustellen, da in dem dortigen Schreiben die Notwendigkeit dargelegt ist, Wohngelegenheit für Angestellte der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G. nahe südlich der Alten Liebe in Cuxhaven zu schaffen. Ich bin daher mit dem Bau eines Wohnhauses auf dem in der mir übersandten Skizze mit D bezeichneten Platze einverstanden, wenn das Grundstück gemäß § 1090 in Verbindung mit § 1018 BGB. zugunsten des Fiskus des Deutschen Reiches…in der Weise belastet wird, das Hauseingänge und Kellerfenster nicht an der Nord- oder Ost- oder Westseite des Gebäudes angelegt werden dürfen. Nach Eintragung der Dienstbarkeit würde ich der Gesellschaft auf Antrag auch die Anlage von Kellerfenstern an den vorgenannten Hausseiten widerruflich gestatten, wenn die Fenster in gehöriger Weise nach Anordnung des Landesfinanzamts vergittert werden.[50]

Damit war die Angelegenheit „Bauplatz“ letztendlich entschieden.

45 Zit.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294, Schreiben der Finanzdeputation Hamburg an Bugsier-Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft vom 23.10.1922, AZ. D.V.I. 1827.

46 Vgl.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Schreiben der Hamburgischen Wasserbauabteilung Cuxhaven an das Hamburgische Amt Ritzebüttel, AZ. A4246.

47 Zit.: Staatsarchiv Hamburg Sig. 371-8II-SVI B332a24, Bugsier Reederei…, Schreiben des Hauptzollamts Hamburg an das Freihafenamt Hamburg vom 21.11.1928.

48 Zit.: ebenda, Schreiben des Hauptzollamts an das Freihafenamt vom 5.12.1922.

49 Zit.: ebenda, Bericht vom 27.12.2022.

50 Zit.: ebenda. Schreiben des Präsidenten des Landesfinanzamts Unterelbe an die Deputation für Handel Gewerbe und Schiffahrt vom 29.1.1923.

2.2 Der Pachtvertrag

Im Pachtvertrag zwischen der Finanzdirektion Hamburg und der Bugsier-Reederei und Bergungs-Aktien Gesellschaft, der vierzehn Paragraphen umfasste, waren die rechtlichen Details des Vertragsverhältnisses im Einzelnen geregelt.[51] Durchforstet man diese zunächst auf die zentralen Bestimmungen hin, so ergibt sich folgendes Bild:

Zunächst einmal vermietete die Finanzdirektion an die Bugsier AG gemäß des Vermessungsergebnisses vom 31. Dezember 1922 die „… 1425 qm große Fläche Staatsgrund an der Elbstraße in Cuxhaven auf 25 Jahre, vom 1. Januar 1923 bis zum 31. Dezember 1947…"[52]. Dem Vertrag wurde als Anlage der Vermessungsplan und darauf das grün gekennzeichnete Grundstück beigefügt (vgl. die nachfolgende Abb. 9).



Abbildung 9:
Vermessungsblatt des Pachtgrundstücks für das Wohngebäude der Bugsier-Reederei[53]

51 Vgl.: Archiv Niedersachsen Ports/Niedersächsische Hafengesellschaft Cuxhaven. Bestand NHS 27002, Ordner I. Verkauf Leuchtturmweg 3. Mietvertrag zwischen der Finanzdeputation Hamburg und der Bugsier-Reederei- und Bergungs-A.G vom 31.5.1923, Akte Nr. N.H. 364.

52 Zit.: ebenda.

53 Vermessungsblatt aus: ebenda.

Diese Fläche wird der Mieterin gemäß § 2 des Pachtvertrages „…zur Erbauung eines Wohnhauses“[54] überlassen. Mit dem Bau muss spätestens bis zum 1. Oktober 1923 begonnen werden.[55] Dieser Vorgabe wird die Bugsier AG mehr als gerecht werden, da die Fertigstellung des Gebäudes bereits im Dezember 1923 erfolgte, nachdem das Richtfest schon im Herbst 1923 stattgefunden hatte (vgl. Abb. 14).

Einschränkend regelte der § 8 des Pachtvertrages, dass die Bugsier AG „ohne ausdrückliche Genehmigung der Finanzdeputation“[56] die Pachtfläche und die darauf errichtete Baulichkeit nicht einem Dritten überlassen dürfe und zudem, dass die Wohnungen des Hauses ausschließlich an die eigenen Angestellten vermietet werden dürften.[57] Die weiteren Vertragsbestimmungen entsprechen im Wesentlichen dem allgemein Üblichen. Ungewöhnlich und zunächst unverständlich erscheinen allenfalls Regelungen, die in § 3 des Vertrages formuliert wurden und lauteten: „Die Hauseingänge des zu errichtenden Wohngebäudes dürfen sich ausschließlich an der Südseite des Gebäudes befinden. Die Kellerfenster sind durch ein mit dem Mauerwerk fest verbundenes, unbeschädigt zu erhaltendes Eisendrahtgeflecht von einer Maschenweite von höchstens 6 cm zu vergittern.“[58] Liest sich dies wie der Auswuchs eines kleinteilig ausschweifenden behördlichen Regelungsexzesses, so wird hierdurch allerdings einer höchst realen Problematik vorbeugend Rechnung getragen, nämlich der Schmuggelprävention zum einen, sowie den – wie bereits dargelegt – verbindlichen Bauauflagen der Zollinspektion im besonderen. Die Zollgrenze zum Hafen und dem Gebäude der Bugsier verlief gerade einmal in einem Abstand von nur 20 Metern am Baugrund vorbei und es wurde offenbar befürchtet, dass aus dem zollfreien Hafenbereich über das „Bugsierhaus“ unkontrollierbar recht einfach zollpflichtige Waren herausgeschmuggelt werden könnten.

In anderer Hinsicht enthält der Pachtvertrag nunmehr aber auch eine Regelung, die der Bugsier sehr entgegen kam, und von der Sache her die Regelung einer Beendigung des Pachtverhältnisses betraf. Man hatte sich nun nämlich darauf verständigt, dass bei Beendigung des Vertragsverhältnisses, aus welchem Grunde auch immer, entgegen der vormaligen Auflage nun nämlich keineswegs mehr von der entschädigungslosen Übergabe einer vollständig geräumten Fläche an die Finanzdeputation die Rede ist. Auch in dieser Hinsicht hatte sich mithin die Bugsier AG gegenüber dem Verhandlungsergebnis vom 3.5.1922 durchsetzen können. Damit sankt für die Reederei ihr Investitionsrisiko deutlich. Hinzu kam eine weitere Regelung von zentraler Bedeutung zugunsten der Bugsier. Diese betraf das Verfahren

54 Hervorhebung durch den Verfasser.

55 Nach: § 2 des Mietvertrages zwischen der Finanzdeputation Hamburg und der Bugsier-Reederei- und Bergungs-AG vom 31.5.1923, AZ. N.H. 364.

56 Zit.: Pachtvertrag, a. a. O. § 8.

57 Vgl.: ebenda.

58 Zit.: ebenda, § 3.

zur Regulierung von Differenzen zwischen Pächter und Verpächter, falls sich die beiden Parteien nicht zu einigen vermochten. Lag diese Entscheidung bisher ausschließlich und unanfechtbar in der Hand der staatlichen Finanzdeputation, so wurde dies nunmehr zugunsten von Bugsier korrigiert. Im Falle von Differenzen sollte nun ein paritätisch besetztes Schiedsgericht entscheiden, dessen Obmann letztendlich vom „Präsidenten des Hanseatischen Oberlandesgerichts benannt“[59] werden würde. Entscheidungsinstanz war also, anders als zuvor, nicht mehr ausschließlich die Finanzdeputation. Mit diesem Verhandlungsergebnis durfte die Bugsier durchaus zufrieden sein.

Nach Unterzeichnung des Pachtvertrages konnten nun den behördlich erforderlichen Formalitäten zur Errichtung des Bugsier-Wohnhauses zügig nähergetreten werden.

2.3 Zum Bau des „Bugsierhauses“

Zunächst wird von der Bugsier AG mit Datum vom 21. Februar 1923 die Bauanzeige auf den Weg gebracht und am 9. März 1923 der Antrag auf Baugenehmigung gestellt (vgl. Abb. 10).

Es fällt auf, dass hier der Verwendungszweck des Neubaus eine keineswegs unbedeutende Weitung erfährt. War bisher im Rahmen des Pachtvertrages und den zwischen den Beteiligten geführten Gesprächen ausschließlich von der Errichtung eines Wohnhauses für die Mitarbeiter der Reederei die Rede, so erweitert sich dies nunmehr auf die Errichtung eines „Kontor- und Wohnhauses“[60]. Damit rückt die Bugsier von ihren ursprünglich vorgetragenen Absichten der ausschließlich beabsichtigten Errichtung eines Wohnhauses ab. Sie ergänzt dieses Vorhaben nun mit der beabsichtigten Weitung des Neubaus auf ein Kontor- und Wohnhaus. Dies war von jeher das eigentliche Ziel des Vorhabens, welches wohl nur unter verhandlungsstrategischen Gesichtspunkten nicht so deutlich benannt worden war. Dennoch, und entgegen der einschlägigen Formulierungen des Pachtvertrages, wird dem Antrag der Bugsier vom Hamburgischen Amt Ritzebüttel entsprochen und er wird mit Datum vom 16. April 1923 baupolizeilich genehmigt. In dieser Inflationszeit der Weimarer Republik beläuft sich die zu entrichtende Genehmigungsgebühr auf gut 1,4 Millionen Mark, wie im amtlichen Genehmigungsbescheid ausgewiesen ist[61] (vgl. Abb. 13). Die mit der Genehmigung verbundenen Auflagen betreffen, einschließlich des Üblichen, insbesondere

59 Zit.: ebenda.
60 Vgl.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294.
61 Quelle: ebenda.

die Prüfung der Tragfähigkeit des Baugrundes auf mindestens 0,67 kg/qm, sowie den Ausschluss von Schadenersatzansprüchen aufgrund von „…Schäden an dem Neubau, die durch die Ramm- und Sprengarbeiten an den Kaimauern des Alten Hafens entstehen…“[62] könnten (vgl. Abb. 12; dort 7.)

Straße:

Amt Ritzebüttel
Abt. Baupolizei
Eingeg. 9. III. 1923.
G.N. I 56/26.

EINSPRUCHSFRIST: 18.4.23

Bauanzeige.

Eigentümer: Bugsier- Reederei- u. Bergungs- A. G., wohnhaft Hamburg.

Baumeister: Otto Hoyer., „ do.

Übernehmer: , „

Unterzeichneter beabsichtigt, auf dem vom Hamburger Staat gepachteten erworbenen Grundstück Parzelle Nr. 851 a nach Maßgabe des beiliegenden Lageplanes und der Bauzeichnung (in 3facher Ausführung) den folgenden Neubau zu errichten:

Kontor- und Wohngebäude.

Bei einem Neu-, An- oder größeren Umbau Angabe der Bausumme:

Spezielle Angaben für gewerbliche Anlagen:

Cuxhaven, den 21. II. 1923.

Unterschrift des Bauherrn:

Abbildung 10:
Dokument Bauanzeige[63]

Die Aufnahme des vorgenannten Haftungsausschlusses in die Baugenehmigung basiert auf einer Stellungnahme zum Bauantrag der Bugsier AG durch die Wasserbauabteilung Cuxhaven, um die das Amt Ritzebüttel nachgesucht hatte.[64] Deren Oberbaurat Heymann, der von Anbeginn an mit der Bugsier-Angelegenheit befasst war, und deshalb über detailliert Sachkenntnis des Gesamtverfahrens verfügte, hatte sich wie folgt geäußert, und zwar zunächst

62 Zit.: ebenda, Bedingung 7.

63 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294.

64 Vgl.: ebenda. Bauamt Cuxhaven: AZ. SC 1093/2; Schreiben des Amtes Ritzebüttel an die Wasserbauabteilung vom 21. May 1923 und Antwort von dieser vom 5. April 1923.

einleitend mit dem Hinweis: „Es wird auf die Bestimmungen des Pachtvertrages hingewiesen…“[65]. Dieser dezent formulierte allgemeine Hinweis könnte sich auf die Diskrepanz bezogen haben, die zwischen der im Pachtvertrag genannten Nutzung des Gebäudes als Wohnhaus und der nun im Bauantrag formulierten Nutzung als Geschäfts- und Wohnhaus bestand. Dass dieser Sachverhalt von Heymann nicht expressis verbis und damit deutlicher formuliert wurde, dürfte eine Folge der Erfahrungen aus den in Cuxhaven mit Bugsier geführten früheren Bauplatzverhandlungen gewesen sein. Oberbaurat Heymann war an diesen federführend beteiligt gewesen und hatte dennoch erfahren müssen, dass die beschlossenen Vereinbarungen auf Betreiben der Bugsier dann auf höherer Verwaltungsebene in Hamburg keinen Bestand hatten und deutlich anders entschieden wurden.

Hamburgisches Amt Ritzebüttel.

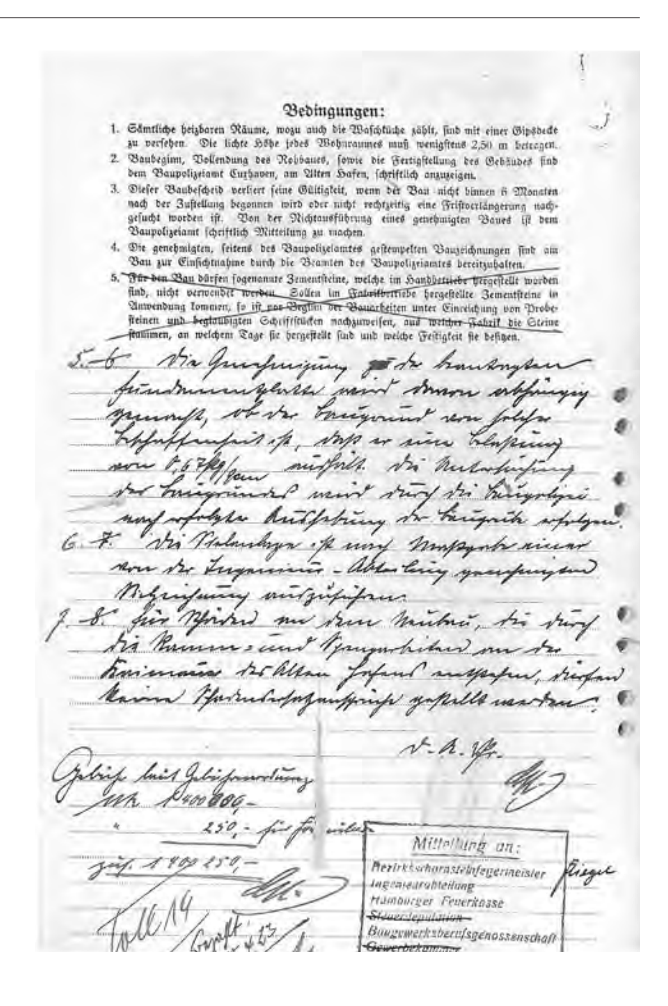
Cuxhaven, den 16. April 1923

Genehmigung eines Bauantrages.

wird auf den Antrag vom 9. März 1923 unter den umstehenden Bedingungen die baupolizeiliche Genehmigung erteilt, auf dem in … belegenen Grundstücke, ~~Parzelle Nr.~~ … nach Maßgabe der eingereichten Zeichnungen …

Abbildung 11:
Dokument „Genehmigung eines Bauantrags“[66]

65 Zit.: ebenda, Antwortschreiben von Oberbaurat Heymann an das Hamburgische Amt Ritzebüttel vom 5.4.1923.
66 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294.



Bedingungen:

1. Sämtliche heizbaren Räume, wozu auch die Waschküche zählt, sind mit einer Gipsdecke zu versehen. Die lichte Höhe jedes Wohnraumes muß wenigstens 2,50 m betragen.
2. Baubeginn, Vollendung des Rohbaues, sowie die Fertigstellung des Gebäudes sind dem Baupolizeiamt Cuxhaven, am Alten Hafen, schriftlich anzuzeigen.
3. Dieser Baubescheid verliert seine Gültigkeit, wenn der Bau nicht binnen 6 Monaten nach der Zustellung begonnen wird oder nicht rechtzeitig eine Fristverlängerung nachgesucht worden ist. Von der Nichtausführung eines genehmigten Baues ist dem Baupolizeiamt schriftlich Mitteilung zu machen.
4. Die genehmigten, seitens des Baupolizeiamtes gestempelten Bauzeichnungen sind am Bau zur Einsichtnahme durch die Beamten des Baupolizeiamtes bereitzuhalten.
5. ~~Für den Bau dürfen sogenannte Zementsteine, welche im Handbetriebe hergestellt worden sind, nicht verwendet werden. Sollen im Fabrikbetriebe hergestellte Zementsteine in Anwendung kommen, so ist vor Beginn der Bauarbeiten unter Einreichung von Probesteinen und beglaubigten Schriftstücken nachzuweisen, aus welcher Fabrik die Steine stammen, an welchem Tage sie hergestellt sind und welche Festigkeit sie besitzen.~~

Mitteilung an:
Bezirksschornsteinfegermeister
Ingenieurabteilung
Hamburger Feuerkasse
~~Steuerdeputation~~
Baugewerksberufsgenossenschaft
~~Gewerbekammer~~

Abbildung 12:
Dokument „Auflagen zur Baugenehmigung“[67]

Abgesehen hiervon machte Oberbaurat Heymann in seiner Stellungnahme darauf aufmerksam, dass die Kaimauer im Alten Hafen noch im Bau sei und schwere Rammarbeiten wie auch Sprengarbeiten bevorstanden.[68] Er fährt in seinen Ausführungen dann fort:

> Sowohl die Rammarbeiten wie auch die Sprengarbeiten werden Erschütterungen verursachen, die auf den Bau eines Hauses in so großer Nähe voraussichtlich rissebildend und sonst ungünstig wirken werden. Es wird im Staatsinteresse dem Bauherrn auferlegt werden müssen, für alle auf die Ramm- und Sprengarbeiten zurückzuführenden Schäden an dem Neubau keinerlei Ansprüche zu stellen.[69]

67 Quelle: ebenda.

68 Nach: ebenda, Antwortschreiben von Oberbaurat Heymann an das Hamburgische Amt Ritzebüttel vom 5.4.1923.

69 Zit.: ebenda.



rgisches Amt Ritzebüttel.
Der Amtsverwalter präsident
56/23.

Cuxhaven, den 16. März 1923.

Rechnung

die Bugsier-Rederei und Bergungs- A. G.
Hamburg

Laut Gebührenordnung vom 22. Dezember 1920 haben Sie für die Baugenehmigung Jhres Kontor-u.Wohngebäudes bei der Kasse des Amtes Ritzebüttel, Amtsgebäude Zimmer Nr 3 eine Gebühr von Mk. 1400250.- zu entrichten.

Auf Grund der dort empfangenen Quittung können Sie den Baubescheid auf dem Baupolizeiamt, Amtsgebäude Zimmer Nr 5 in Empfang nehmen.

J. A.

Überwiesen am 18

Abbildung 13:
Dokument „Gebührenbescheid für die Baugenehmigung"[70]

Diese Empfehlung fand, wie vorstehend bereits ausgeführt, dann auch ihren Niederschlag in der erteilten Baugenehmigung.

Der Baubeginn und -verlauf wird vom Baupolizeiamt Cuxhaven mittels fortlaufender Aktennotizen nach vor Ort Besichtigungen durch Inspektor Johannsen akribisch dokumentiert. Dieser vermeldet mit Datum vom 28. Juni 1923: „Mit dem Neubau des Kontor- und Wohnhauses ist begonnen worden"[71]. Am 27.7.1923 vermeldet der Protokolleintrag: „Die Umfassungswände sind bis Kellergeschoß O.K. fertiggestellt. Mit der Verlegung der Balkenlage und Träger wird begonnen."[72] Per 8.9.1923 wird festgehalten: „Die Gebäude (sind) gerichtet und eingedeckt. Rohbau fertig." Damit stand dem Richtfest noch im September 1923 nichts entgegen und das Dach des Rohbaus wurde aus diesem Anlass, wie das nachfolgende Foto zeigt, stolz mit der Hamburger Fahne beflaggt.[73]

Den zügigen Fortgang der Bauarbeiten am Haus zeigt die baupolizeiliche Aktennotiz vom 4.10.1923: „Maurer beim Putzen der Decken und Innenwände. Nahezu putzfertig."[74] Noch im Dezember 1923 wird der Gesamtbau fertiggestellt und der spätere baupolizeiliche Schlussstrich unter das Gesamtvorhaben bestätigt per 21.8.1924 „Der Neubau ist gemäß der eingereichten Zeichnungen ordnungsmäßig fertiggestellt. Erledigt."[75]

70 Vgl.: ebenda.

71 Zit.: ebenda, Antwortschreiben von Oberbaurat Heymann an das Hamburgische Amt Ritzebüttel vom 5.4.1923, Aktennotiz der Bauaufsicht.

72 Zit.: ebenda.

73 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Sig. 22e6-2370-Leuchtturmweg-Haus3, Richtfest vom Bugsier-Haus Nr. 3.

74 Zit.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Aktennotiz der Bauaufsicht.

75 Zit.: ebenda, Aktennotiz der Bauaufsicht.

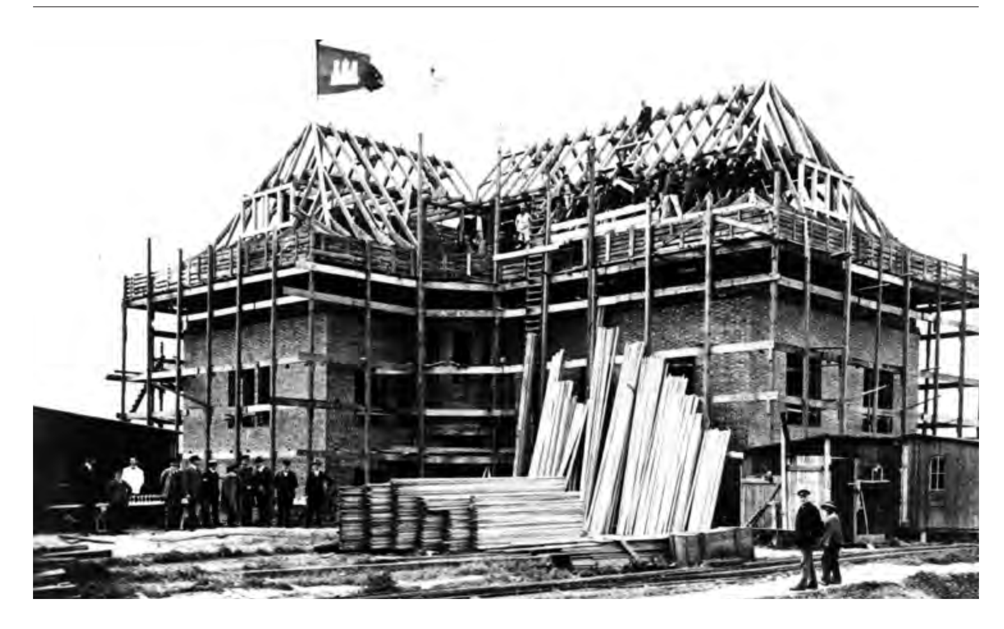


Abbildung 14: Fotographie anlässlich der Richtfeier des „Bugsierhauses" vom September 1923[76]

2.4 Das Bugsierhaus nach seinen Bauplänen

Für die Planung ihres Kontor- und Wohngebäudes in Cuxhaven hatte die Bugsier-Reederei den namhaften Hamburger Architekten Otto Hoyer gewinnen können. In Zusammenarbeit mit dem Statik-Büro Christiani & Nielsen/Hamburg[77] hatte der Architekt Hoyer die erforderlichen Bau- und Planungsunterlagen erstellt.

Architekt Hoyer hatte ein zweiflügliges Gebäude mit Backsteinfassade konzipiert.

Dieses wies auf einer Grundfläche von etwa 200 m² über dem Kellergeschoß drei weitere Ebenen auf, also das Hochparterre und den ersten Stock, sowie als Drittes eine Dachgeschoßetage. Darüber befand sich der eigentliche Dachboden.

Das Gesamtgebäude war gut 16 m hoch und verfügte an seiner Nord-West Ecke über eine turmartige Aussichtsplattform, die von der Dachgeschoßetage aus über eine Holztreppe zum Boden und eine große Dachluke zugänglich war. Im Turminneren führte dann eine weitere Holztreppe auf die Aussichtsplattform hinauf. Auf dieser war eine große Seefunk Empfangs- und Sendeantennenanlage installiert. (vgl. nachfolgende Abbildung 15). Mittels dieser

76 Quelle: ebenda.

77 Zu den Statikberechnungen vom April 1923 vgl. die Unterlagen: Bauamt Cuxhaven.

Antennenanlage bestand eine Anbindung zur Küstenfunkstation über die eine Kommunikationsmöglichkeit sowohl mit dem allgemeinen Schiffsverkehr, aber insbesondere auch mit den eigenen auf See befindlichen Bergungs- und Schleppdampfern hergestellt werden konnte. Die Aussichtsplattform selbst wurde durch eine backsteinerne Brustwehr von etwa 1,50 m Höhe umfasst, welche dafür sorgte, dass ein gefahrloses Betreten der Plattform auch bei Sturm möglich war. Dies war auch hilfreich, um eine Beflaggung der Turmspitze vorzunehmen. Heute fehlt diese Brustwehr allerdings.

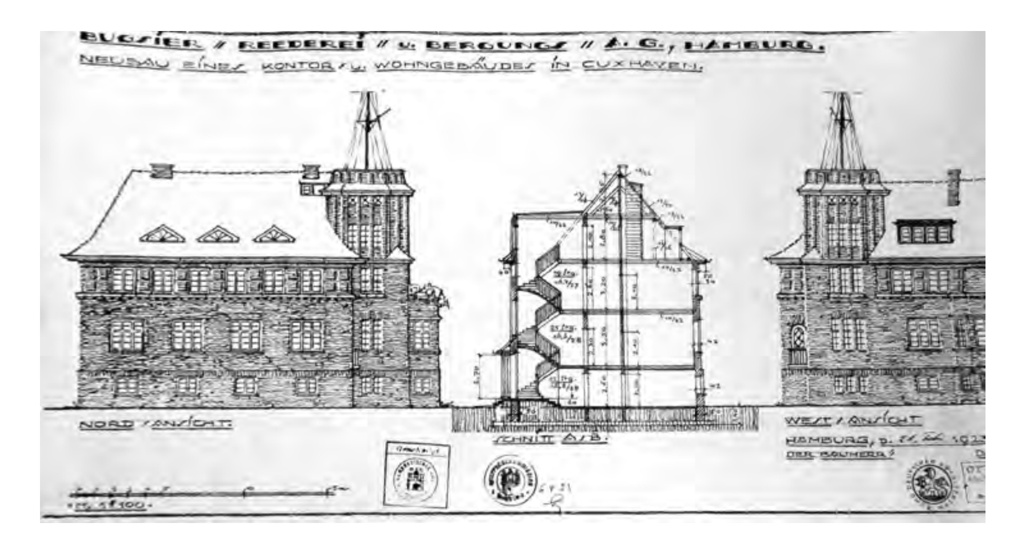


Abbildung 15: Bauzeichnung des Bugsierhauses Nord und Westansicht, sowie Schnitt A-B[78]

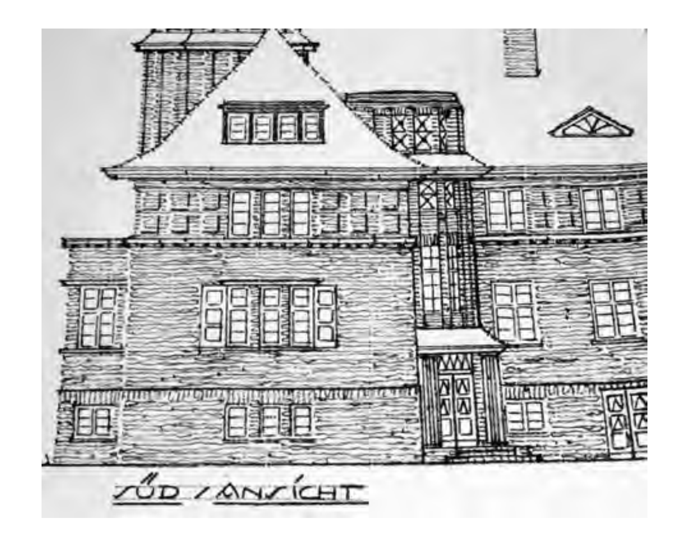


Abbildung 16:
Bauzeichnung Südansicht[79]

78 Quelle: Bauamt Cuxhaven, Bauakten Elbstraße 3, Plannummer I/72.
79 Quelle: Bauamt Cuxhaven, Bauakten, ebenda.



Abbildung 17:
Bauzeichnung Westansicht[80]

Als Zugang zum Haus diente eine vierstufige backsteinerne Außentreppe, welche auf der Südseite plaziert war, und zwar dort, wo die beiden Gebäudeflügel aufeinander trafen. Dieser Eingang wurde von einem durch zwei klassische Säulen getragenes halbrundes, ziegelgedecktes Vordach überwölb und führte in das Treppenhaus, welches selbst wiederum vom Grundriss her als runde Turmkonstruktion angelegt war (vgl. Abb. 18).

Im repräsentativen Hochparterre des Hauses befanden sich die Kontorräume der Reederei, sowie die Wohnung ihres Inspektors.

Bei einer Raumhöhe von 3,60 m, Stuckdecken, großen Fenstern, polierten Dielenfußböden, Elektroinstallation in sämtlichen Räumen, Gasanschluss, einem Badezimmer mit Badewanne und gasbeheizter Warmwasserterme, einem extra Toilettenraum mit WC, sowie durch Schiebetüren abtrennbare Räumlichkeiten und dekorativen Kachelöfen war alles geboten, was den höchsten Standards für Wohn- bzw. Gewerberäumlichkeiten der damaligen Zeit entsprach. Dies spiegelt sich auch darin wider, dass die Wände sowohl im Flur, als auch in den Räumlichkeiten der Inspektorenwohnung dekorativ im Stile der Zeit mit farblicher Ornamentik gestaltet waren. Reste dieser eindrucksvollen Schablonenbemalung zeigt die Dokumentation, die bei späteren Renovierungsarbeiten angefertigt wurde (vgl. Abb. 19-21). Die Wände des Flurs der Inspektorenwohnung waren farblich in einem satten rot bzw. grün gestaltet, und dazu noch mit geometrischer Formgebung verfeinert.

80 Quelle: Bauamt Cuxhaven, Bauakten, ebenda.



Abbildung 18: Südansicht des Bugsierhauses[81]

Auch in den Wohnräumen findet sich eine Schablonenbemalung der Wandflächen, die zum Teil auf florale Elemente zurückgreift (vgl. Abb. 21).



Abbildung 19:
Wandfarbgebung im Flur der Inspektorenwohnung[82]

81 Quelle: Foto Wolfgang Fahl 2020.

82 Quelle: Eigene Fotodokumentation aus dem Jahre 2006.



Abbildung 20:
Detail der Flurfarbgebung



Abbildung 21:
Wandfarbgebung der Wohnräume mit floraler Gestaltung mittels Schablonenbemalung[83]



Abbildung 22:
Wandfarbgebung Wohnung Kapitän B. Frahm (heute Reeh)[84]

83 Quelle: dito.

84 Quelle: Eigene Fotodokumentation von 2008.



Abbildung 23:
„Feierabendziegel" mit Katzenmotiv in der Wohnung des Schiffheizers W. Barusek (heute Wiedmer)[85]

Selbst die Wohnungen im ersten Obergeschoß, wie hier diejenige von Kapitän Frahm, dem damaligen Mieter (heute E. Reeh), wiesen eine dem Geschmack der Zeit entsprechende Farbgestaltung der Wände auf. Die Schablonenmalerei der Esszimmerwände vermitteln dem Betrachter durch ihre Farbgestaltung dabei sogar den Eindruck von Dreidimensionalität (vgl. Abb. 22).

Waren dies durchaus die zeitgemäßen Gestaltungselemente für Wandflächen im Wohnbereich, so überrascht ein leicht zu übersehendes Detail im Außenmauerwerk einer Fensteröffnung der zweiten Etage des Hauses. Hier wurde nämlich ein Ziegel verbaut, der ein eingeritztes Katzenmotiv aufweist (vgl. Abb. 23). Derartig „verzierte" Bauelemente sind als sogenannte „Feierabendziegel" bekannt. Sie wurden von kreativen Ziegeleiarbeitern gefertigt und waren als Glücksbringer für das errichtete Haus gedacht.[86] Häufiger finden sich derartige Feierabendziegel als Dachziegel. Seltener sind sie als Mauerstein bekannt. Im Falle des

85 Quelle: Eigenes Foto.
86 Vgl.: http://dachziegelarchiv.de/wioki/index.php/Feierabendziegel (Zugriff: 10.5.2020).

Bugsiergebäudes zeigt sich dadurch, dass der Bauherr unter der das Haus errichtenden Arbeiterschaft wohl großes Ansehen genoss.

Die Wohn- und Geschäftsräume des Anwesens waren mit Holzdielenböden ausgestattet, Bad, WC und Küche hingegen gefließt und die Wände teilgekachelt.

2.4.1 Die Inspektorenwohnung

Die Inspektorenwohnung, um auf die Belegung und Raumgestaltung der einzelnen Hausetagen zu sprechen zu kommen, lag im Hochparterre des Hauses, der „Beletage". Sie verfügte über sechs Zimmer, wobei einer dieser Räume mit direktem Zugang zur Küche als Bedienstetenkammer vorgesehen war, und in der zunächst die Hausangestellte Minna Peper untergebracht wurde. Auch dies also ganz den Gepflogenheiten der Zeit entsprechend. Die Küche wiederum besaß, neben ihrer, wie für das Gesamthaus üblich, Elektroinstallation (Beleuchtung; Steckdosen), einen Gasherd und war mit einer Durchreiche ins Speisezimmer der Inspektorenräume versehen. Auch dies eine Selbstverständlichkeit in großbürgerlichen Haushalten. Ganz in diesem Sinne waren auch die repräsentativen Kachelöfen der Inspektorenwohnung gestaltet. Sie wiesen, bei floraler Ornamentik der Einzelkacheln, einen eierschalfarbig glasierten Tonscherben auf, der zum Teil vergoldet war. Einen Eindruck von dieser Art von Kachelöfen vermitteln die nachfolgenden Abbildungen, die sowohl den Kachelofentyp als solchen zeigen, als auch dessen üppige Originalkrone präsentieren. Neben den Kachelöfen wurden sogenannte Kanonenöfen als weitere Heizquelle verwendet. Auch diese genügten in ihrer Gestaltung gehobenen Ansprüchen (vgl. Abb. 26).

Eine Gastherme im Badezimmer sorgte für Warmwasser, und versorgte insbesondere die quer unter dem Fenster des Raums installierte Badewanne, die im Übrigen noch bis zum Jahre 2005 von der Mieterschaft genutzt wurde. Fließend Kaltwasser war durch den Anschluss ans städtische Versorgungsnetz ohnehin vorhanden. In die Räumlichkeiten dieser Etage sollte, wie dem Bericht des Direktors der Hamburg. Marineverwaltung an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 8. Februar 1923 zu entnehmen ist, Kapitän Schuller als Vertreter der Bugsier-Reederei einziehen.[87] Im Bericht von Direktor Berg fällt auf, dass er besonders bemüht ist, nicht nur darauf hinzuweist, dass „die im Erdgeschoss, als Büroräume angeführten Zimmer…"[88] (vgl. Abb. 26a) mit zur Wohnung von Kapitän Schuller gehören würden, sondern die im Plan ausgewiesenen Büroräume zudem verkleinert würden: „Durch Verlegen der mit Bleistift punktierten Querwand wird noch ein Wohnzimmer

87 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-9II-SSVI B332a24, Bugsier Reederei, Bericht der Hamburger Marineverwaltung Cuxhaven an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 8.2.1923.

88 Zit.: ebenda.



Abbildung 24:
Kachelofentyp der Inspektorenwohnung[89]



Abbildung 25:
Kachelofenkrone[90]

89 Quelle: Eigenes Foto.
90 Quelle: Eigenes Foto.



Abbildung 26:
Kanonenofen dekorativen Charakters

mehr geschaffen und dann verbleibt ein kleines Privatgeschäftszimmer und ein grösseres Geschäftszimmer für den hiesigen Betrieb der Gesellschaft."[91] Worum es bei diesen Erläuterungen tatsächlich ging, mag sich auf den ersten Blick nicht zu erschließen. Aber im Kern ging es darum, die Büro- bzw. Kontorflächen im zukünftigen Bugsierhaus möglichst zu marginalisieren. Der Sprengstoff einer Büronutzung bestand nämlich darin, dass derartiges in den bisherigen Darlegungen der Bugsier-Reederei gegenüber den Bewilligungsbehörden zur Errichtung eines *Wohnhauses* für ihre Bergungsdampferbesatzung mit keinem Wort erwähnt worden war. Mithin war dies keineswegs Teil der bisherigen Geschäftsgrundlage, die zur Zuteilung des Bauplatzes „D" geführt hatte und konnte mithin diese Vereinbarung durchaus ernsthaft in Frage stellen. Dass solche Befürchtungen nicht von der Hand zu weisen waren, mag sich aus der Aufforderung der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 6. Februar 1923 erschließen, in der die Marineverwaltung Cuxhaven dringlich „zum umgehenden Bericht" darüber aufgefordert wurde, „ob gegen die Errichtung des für die Angestellten der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G. bestimmten **Wohnhauses** nach anliegendem Plan (vgl. Abb. 26a, d.Verf.) bedenken bestehen."[92]

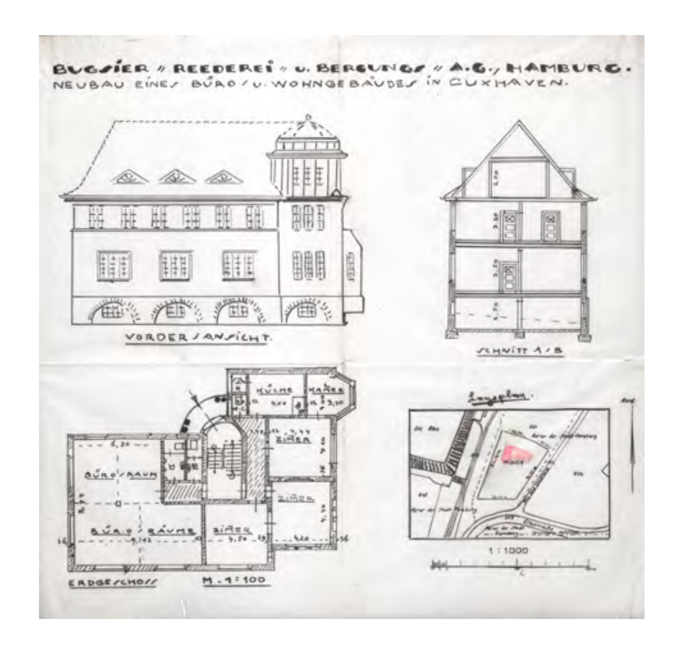


Abbildung 26a: Bugsierhaus. Außenansicht, Querschnitt, Lageplan und Grundriss der Inspektorenwohnung mit Büroräumen im Hochparterre[93]

91 Zit.: ebenda.

92 Zit.: ebenda.

93 Quelle: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8II-SVI B332a24, Bugsier Reederei. Anlage zum Bericht der Marineverwaltung Cuxhaven (Berg) an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 8.2.1923.

Insbesondere verweist die Deputation in ihrem Schreiben sowohl darauf, dass „von der Unterbringung eines Büros im Hause … bisher nicht die Rede (war)“[94], und dass auf Grund der verschiedenen Besprechungen nicht angenommen werden konnte, dass ein mehrstökkiges Gebäude errichtet werden solle.[95] Offenbar gab sich die Deputation mit dem Bericht von Direktor Berg dann aber zufrieden und insistierte in den angesprochenen Angelegenheiten nicht weiter.

2.4.1.1 Infrastruktur: Ein Exkurs

Das es, trotz der isolierten Vordeichlage des Gebäudes, an einem Anschluss ans städtische Versorgungsnetz für Wasser, Abwasser, Telefon, Strom und Gas nicht mangelte, dürfte darauf zurückzuführen sein, dass die wesentlichen Versorgungsleitungen bereits angelegt waren, und zwar für den touristisch bedeutsamen Seepavillon, die Telegraphenstation, und auch den Leuchtturm.

Im Hinblick auf einen Gasanschluss der Bugsier Neubauten spielte auch eine Rolle, dass bereits sehr früh, d. h. im Jahre 1905, ein aufwendiger Netzanschluss zum Leuchtturm im Vordeichbereich in der unmittelbaren Nähe der Alten Liebe erstellt worden war, so dass dessen Lichtanlage nunmehr mit Gas betrieben werden konnte.

Demzufolge stand von Seiten der erforderlichen Infrastruktur und den Ansprüchen, die die Bauherren Bugsier und kurz darauf auch W. Schuchmann für ihre repräsentativen Reedereivillen stellten, einem weiteren Ausbau z. B. der Gasversorgung sowohl für das Bugsierhaus, das Lotsenhaus und schließlich auch des Hauses Seefahrt, letztlich nichts im Wege. Im Gegenteil, für das Versorgungsunternehmen erschloss sich mit diesen Abnehmern ein weiteres, lukratives Geschäftsfeld.

Zudem spielte auch der zu Anfang der 1920er Jahre begonnene Ausbau und die Modernisierung des Cuxhavener Gaswerkes eine gewichtige Rolle, mit der einer generell wachsenden Gasnachfrage Rechnung getragen werden sollte. Dies spiegelt sich u. a. auch im Bau und der Eröffnung „… eines Verwaltungsgebäudes der Stadtwerke mit Ausstellungsraum und Ladengeschäft in der Bahnhofstraße 6 im Jahre 1924…“[96] wider.

Das Einrichten derartiger „Schauräume“ zur öffentlichen Präsentation modernster Alltags- bzw. Haushaltstechnik durch die Versorgungsunternehmen diente Werbungszwecken und ist für die damalige Zeit typisch. Es ging dabei darum, die Akzeptanz der neuen Haushaltstechnologien, wie etwa Gas- oder dann auch Elektroherde etc., in der Bevölkerung zu

94 Zit.: ebenda.

95 Nach: ebenda.

96 Zit.: http://cuxpedia.de/index.php?title-Gaswerk (Zugriff 10.01.2020).

fördern, bzw. überhaupt erst einmal zu erlangen. Dies war zunächst ein eher mühsames Unterfangen, welches sich zum Teil über einen Zeitraum von Jahrzehnten erstrecken konnte. Ein Beispiel mag dies verdeutlichen:

Obwohl der Gas-Küchenherd bereits seit den 1880er Jahren langsam Akzeptanz fand, werden noch bis in die 1910er Jahre kombinierte Kohle- und Gasherde angeboten, und erst seit den 1930er Jahren beginnt die Gasherdtechnik sich langsam durchzusetzen. Zu einer Zeit mithin, in der die noch modernere Elektroherdtechnik bereits begonnen hatte, ihr den Rang abzulaufen, auch wenn diese ebenso wiederum zunächst unter Akzeptanzproblemen litt.[97]

Wieso, so fragt man sich unserem heutigen Verständnis nach, stieß die Verbreitung einer der bisherigen kohle- bzw. holzbefeuerten Küchenofentechnik deutlich überlegene Gasherdverwendung auf so gravierende Diffusionswiderstände?[98] Es war doch für Jedermann klar ersichtlich, dass man nun zum Kochen mittels Gasherd nur einen Knopf aufdrehen und ein Streichholz zur Entzündung des ausströmenden Gases verwenden musste. Es war also nicht mehr erforderlich, Holz und Kohle zu bevorraten und mühsam vom Keller in die Küche zu schleppen, auch fielen weder Asche noch Ruß an, die sowohl Schmutz verursachten, als auch zu entsorgen waren. Und schließlich gestaltete sich die Steuerung der zum Kochen erforderlichen Hitze mit dem Gasherd deutlich einfacher, als mit der alten Kohleofentechnik. Weshalb also, so fragt man sich bei dieser Sachlage, vermochte sich die effizientere und in ihrer Anwendung so deutlich bequemere „Gastechnologie“ – im Übrigen ebenso, wie dann die „Elektrotechnologie“ – bei den Nutzern nur so langsam und unter massiven Werbemaßnahmen durch die Versorgungsunternehmen durchzusetzen?

Für diesen zögerlichen Diffusionsprozess dürften einige maßgebliche Gründe zu benennen und folgendermaßen zusammen zu fassen sein:

- Zunächst einmal musste der irrationalen Vorstellung der zukünftigen Konsumenten entgegengetreten werden, dass die Gastechnik besonders gefährlich und hierdurch unberechenbar sei. Etwas mithin, was man eher nicht im Haus oder der eigenen Wohnung haben wollte. Gelegentliche Explosionsunfälle waren hierfür die ursprüngliche, allerdings als spektakulär wahrgenommene Ursache, und demzufolge im Bewusstsein der Öffentlichkeit hierdurch höchst präsent. Ebenso spielte die Giftigkeit des durch die Versorger erzeugten Leucht- und Heizgases der Gasanstalten eine gewichtige Rolle.

97 Vgl. hierzu als Übersichtswerk: Sigfried Giedion, Die Herrschaft der Mechanisierung, deutsch. Frankfurt a. M. 1982, insbesondere das Kapitel „Die Mechanisierung des Haushalts“, S. 557 ff.

98 Zum Diffusionsbegriff vgl.: Wolfgang König, Technikgeschichte. Eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse, Stuttgart 2009, S. 57 ff. Die Begrifflichkeit im Hinblick auf neue Technologien und ihre Durchsetzung umfasst zunächst die Invention, also die Erfindung als solche, dann die Innovation als Möglichkeit der Einführung dieser Technik in das technische Inventar einer Gesellschaft, sowie schließlich die Diffusion, also die Verbreitung und Durchsetzung der Technischen Neuerung.

Dabei hatte es dadurch traurige Berühmtheit erlangt, das es sich als probates und einfach zugängliches Mittel zum Suizid höchst effektiv eignete und einfach und unproblematisch in jedem „Gashaushalt“ verfügbar war;

- Des Weiteren darf nicht unterschätzt werden, dass ein Austausch der vorhandenen Ofentechnologie durch eine fortschrittlichere Neue erhebliche Investitionen verursachte und diese Aufwendungen zahlreiche Haushalte vor erhebliche Probleme stellten. Zwar bemühten sich die örtlichen Energieversorge diesem Problem durch Teilzahlungsangebote zu begegnen, aber dies konnte nicht mehr als eine flankierende Maßnahme sein, um die Akzeptanz der neuen Technologie zu unterstützen;
- Ebenfalls war von großer Bedeutung, dass mit der Übernahme einer neuen Technologie jenes Erfahrungswissen verloren ging, welches sich über viele Generationen hinweg im alltäglichen Umgang mit der bestehenden Technik heraus gebildet hatte. Dies betraf den „Steuerungsprozess“ des Verfahrensablaufes als solchen ebenso, wie die anzusetzende Zeitdauer des Vorgangs oder auch das zu erzielende Ergebnis, bzw. dessen Steuerbarkeit. Veränderte sich das technische Inventar, so mussten sich zwangsläufig die Verfahrenstechnologien ändern und das traditionell abgesicherte Erfahrungswissen stand mithin notwendiger weise ebenso zur Disposition. Das ein derartiger Lernprozess sich nicht so ohne weiteres von heute auf morgen gesellschaftlich umsetzen lässt und erhebliche Widerstände überwinden muss, liegt auf der Hand;
- Last but not least basiert die Durchsetzung sowohl einer Gas- wie auch Elektrizitätstechnologie auf dem Aufbau einer aufwendigen technischen Versorgungsinfrastruktur, also von Netzwerken, weshalb die Verwendung von Gas sowohl zu Beleuchtungs- als auch zu Heizzwecken erst seit den 1880er Jahren tatsächlich langsam an praktischer Bedeutung gewann. Ein Sachverhalt, der sich im Übrigen zeitbezogen jeweils auch für den Aufbau von Wasser-, Abwasser, Strom-, Kommunikations- und Verkehrsinfrastrukturnetzen aufzeigen lässt.[99]

2.4.1.2 Zur modernen Ausstattung der Inspektorenwohnung im Bugsierhaus

Kommen wir nach diesen etwas kontextualisierenden Ausführungen nun auf die Ausstattung der Inspektorenwohnung im Bugsierhaus zu Cuxhaven zurück.

Dieser fehlte es, wie bereits erwähnt, weder an der Vernetzung mit der modernsten Infrastrukturtechnik der damaligen Zeit (Strom, Wasser, Abwasser, Gas), sondern auch die Kommunikationstechnik war auf dem aktuellsten Stand. Die Inspektorenwohnung, sowie das Kontor, welches auf der Hochparterreebene liegend, mit dieser direkt verbunden war, ver-

99 Vgl.: Martina Heßler, Kulturgeschichte der Technik, Frankfurt/New York 2012.

fügten über Telefonanschlüsse, diese mit den Rufnummern: Cuxhaven 696, 573 und 989, so dass eine fernmündliche Erreichbarkeit auf jeden Fall gewährleistet werden konnte.

Dem Inspektor der Reederei wurden mithin Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt, in denen es an keimen modernen Konfort mangelte und die seiner hohen Stellung und ökonomischen Bedeutung im Unternehmen entsprachen. Schließlich war er es, der im Falle einer Schiffsbergung an Bord des Bergungsschiffes dafür zuständig war, die Reederei zu vertreten und in deren Namen die entsprechenden Kontrakte abzuschließen. Er musste von daher im Notfall jederzeit erreichbar sein und auch schnell an Bord des entsprechenden, im Hafen ständig unter Dampf liegenden Schleppers, gelangen können. Nicht zuletzt aus diesem Grund hatte die Bugsier-Reederei im Rahmen ihrer intensiven Verhandlungen mit der Hamburger Finanzdirektion um den Bauplatz ihres zukünftigen Geschäfts- und Wohnhauses mit Vehemenz darauf gedrungen, dieses in unmittelbarer Hafennähe zum Liegeplatz ihrer Bergungsschiffe errichten zu können. Für den Kapitän, als weiterer zentraler Person im Rahmen einer Schiffsbergung, sowie einigen der wichtigen Mitgliedern der Besatzung galt ebenfalls, dass sie nicht weniger schnell an Bord ihres Schiffes sein musste, als der Inspektor. Sie waren schließlich für die schnellstmögliche technische Abwicklung einer Bergung unverzichtbar. Von daher lag es auf der Hand, dass auch für dieses Personal, wie von Bugsier vorgesehen, Räumlichkeiten im zu errichtenden Reedereigebäude bereitgestellt wurden. Dass dies tatsächlich dann auch so geschah, belegen die Angaben zu den Wohnungsmietern des Hauses, wie aus den Meldeverzeichnissen der Stadt Cuxhaven ersichtlich ist.

2.4.2 Die Geschäftsräume der Bugsier

Der großzügige Kontorraum der Reederei, die eigentliche Geschäftsadresse der Zweigniederlassung, lag ebenfalls im Hochparterre des Hauses, und zwar in dessen Ostflügel. Es bestand dabei eine direkte räumliche Verbindung mit der Inspektorenwohnung. So vermochte der Inspektor aus seinen Privaträumen direkt in die Geschäftsräumlichkeiten zu gelangen, ohne das Treppenhaus benutzen zu müssen. Der Kontorraum war allerdings ebenfalls mit einem eigenen Eingangs-Vorraum ausgestatte und durch einen separaten Eingang vom Treppenhaus aus zugänglich. Dies war der für Geschäftskunden übliche Zugang. Zur Ausstattung des Kontors zählten nicht nur Telefonanschlüsse, sondern zudem war die Seefunk-Empfangsanlage hier untergebracht. Geheizt wurde zunächst mittels Kohleöfen, später dann mit Heizöl über eine Zentralheizung.

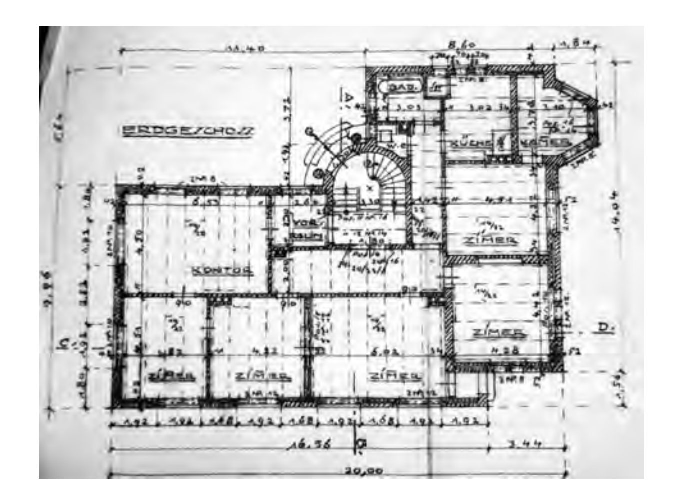


Abbildung 27:
Grundriss Hochparterre = „Erdgeschoß"[100]

2.4.3 Die weiteren Stockwerke des Bugsierhauses

Für die über dem Hochparterre gelegenen Geschoßebenen, also dem ersten Stock und dem Dachgeschoss, ergibt sich folgendes Bild:

Die beiden Wohnungen im ersten Obergeschoß des Hauses, die in der Regel mit den Kapitänen der Reedereien und deren Familien belegt waren, standen der Inspektorenwohnung von ihrer Ausstattung her kaum nach. Die Ausnahme bildete nur eine auf 2,60 m reduzierten Raumhöhe und Decken ohne Stuckverzierungen. Zudem war die Wohnfläche im Vergleich zur Inspektorenwohnung in etwa halbiert, also auf zwei Einheiten hin angelegt. Je ein Badezimmer mit Wannenbad und gasbeheizter Wasserterme, ein hiervon getrennter Toilettenraum mit Wasserklosett, Elektroanschlüsse- und Elektrobeleuchtung in sämtlichen Räumlichkeiten, sowie ein Gasherd in der Küche waren vorhanden; ein Telefonanschluss hingegen nicht.

Vergleicht man dies mit den üblichen Standards am Wohnungsmarkt der Weimarer Republik, so werden diese bei weitem übertroffen.

Die kleinere der beiden Wohnungen im ersten Obergeschoß rechts gelegen, besaß eine Grundfläche von etwa 80 m², verteilt auf 3 Zimmer, Küche, Bad, Flur und Speisekammer. Die größere, ebenso strukturierte Wohnung von etwa 120 m², im linken Bereich des Obergeschosses gelegen, verfügte zudem noch über einen Balkon, der einen Blick über die gesamte Grimmershörnbucht bis hin zur Kugelbake ermöglichte.

100 Quelle: Bauamt Cuxhaven, Planzeichnung Erdgeschoß.

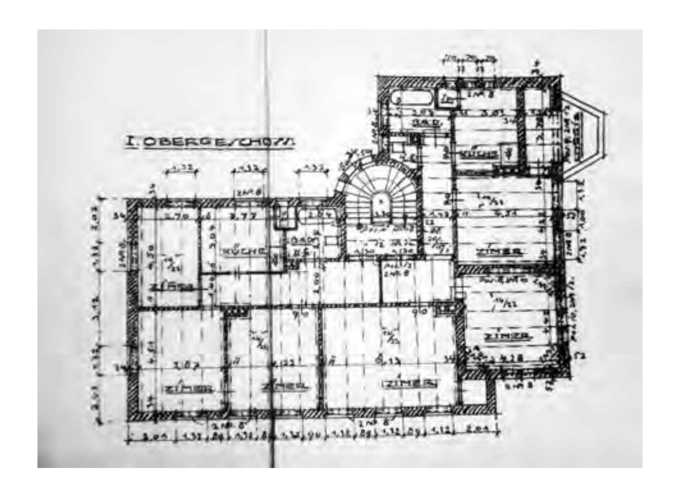


Abbildung 28:
Grundriss 1. Etage = „Obergeschoß“ mit 2 Wohnungen[101]

Die Wohnflächen im zweiten Obergeschoss des Hauses, also dem Dachgeschoss, waren etwas bescheidener konzipiert. Dennoch besaßen sie aber jeweils einen gesonderten Zugang mit eigener Eingangstür. Sie wiesen zum Teil Dachschrägen und recht kleine, wenn auch dekorative Dachfenster auf.[102] Ein Badezimmer fehlte gänzlich. Allerdings war in der abgeschlossenen Wohnung im Westflügel des Dachgeschosses mit ihren zwei Zimmern eine Toilette mit WC ebenso vorhanden, wie eine Küche, und selbstverständliche fehlte es nicht an der im Haus üblichen Elektroinstallation. Ein gesondertes Bad mit Waschbecken und Badewanne gab es allerdings nicht.

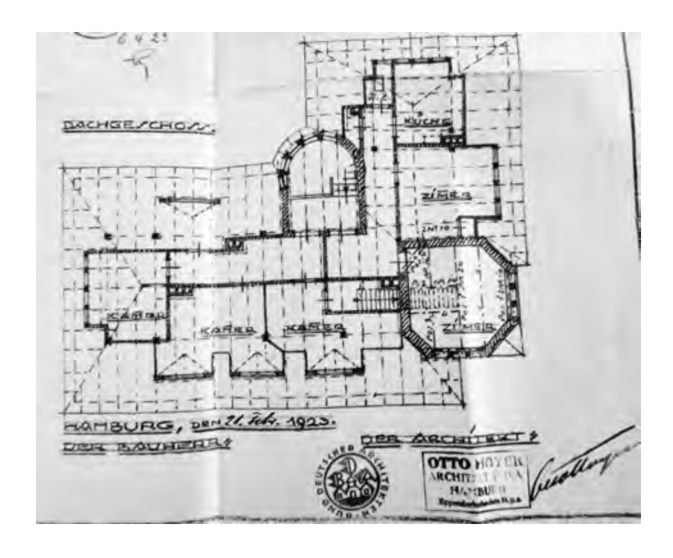


Abbildung 28a:
Grundrissplan des Dachgeschosses mit einer abgeschlossenen 2-Zimmer-Wohnung sowie 3 gesonderten Kammern und dem Aufgang zum Turm[103]

101 Vgl.: ebenda.
102 Vgl.: Bauzeichnung Nordansicht des Gebäudes.
103 Quelle: Bauamt Cuxhaven, Bauakten Bugsierhaus.

Die kleinere Wohnung im Dachgeschoss war augenscheinlich für jene Mitarbeiter und ggf. deren Familie gedacht, die als einfachere Schiffsbesatzung bei der Bugsier tätig waren, also nicht den Status eines Kapitäns, Steuermanns oder Offiziers aufwiesen.

Im Ostflügel des Dachgeschosses werden demgegenüber nur drei „Kammern“ ausgewiesen. Wohnräume mithin, denen es an den Standards einer abgeschlossenen Wohnung mangelte.

Die drei Kammern dürften sowohl als Quartier für das Hauspersonal vorgesehen gewesen sein, als ggf. auch der kurzfristigen Unterbringung von Mitgliedern der Schiffsbesatzungen gedient haben, die auf ihren Einsatz warteten. Für diese Zwecke waren weder Küche, noch Bad oder Toilette erforderlich. Es genügten als nötigste und übliche „technische Infrastruktur“ der Nachttopf, die Waschschüssel, der Wasserkrug, sowie Bett, Stuhl, Tisch und Schrank. Beheizt wurden die Räumlichkeiten mittels einfacher kohlebefeuerter Kanonenöfen.

2.4.4 Zur Mieterschaft des Bugsierhauses

Als erste Mieter in den Räumlichkeiten des Hauses werden für das Jahr1924 genannt: Im Hochparterre Hermann Asmus, Kapitän und Inspektor des Nordischen Bergungsvereins, eines Tochterunternehmens der Bugsier-Reederei. Dann P. Brandes, Assistent, der seine Wohnung im ersten Obergeschoß des Hauses hatte, sowie des Heizers W. Barusek, der im zweiten Obergeschoß wohnte.[104] Im Jahr 1926 war das Haus dann bereits voll belegt[105], und zwar mit der Bugsier-Reederei und Bergungs-AG bzw. ihrer Tochtergesellschaft, dem Nordischen Bergungsverein in den Kontorräumen, den Kapitänen H. Asmus und A. Hagendorf, den Hausangestellten Alma Heitmann und Hertha Kappelmann, sowie dem Maschinisten W. Rieck.[106] Kapitän Ferdinand Hein wird im Adressbuch der Stadt Cuxhaven von 1929 sowohl als Oberinspektor der Reederei W. Schuchmann im „Haus Seefahrt“, als auch als Oberinspektor des Nordischen Bergungsvereins im „Bugsierhaus“ geführt, und dies bei identischen Telefonnummern.[107] Kapitän und Inspektor Hermann Asmus zieht am 30.6.1926 aus dem Bugsierhaus aus und meldet sich nach Hamburg ab. Sein Nachfolger, Albert Rudolf Schuller übernimmt zum Juni 1927 die Inspektorenwohnung, um dort bis zum Dezember 1932 zu leben und zu arbeiten.[108]

104 Vgl.: Stadtarchiv Cuxhaven. Adressbuch der Stadt Cuxhaven für das Amt Ritzebüttel für 1924.

105 Angaben für das Jahr 1925 ließen sich nicht eruieren, da das Adressbuch von Cuxhaven für dieses Jahr nicht ausfindig zu machen war.

106 Vgl.: Stadtarchiv Cuxhaven. Adressbuch Cuxhaven für das Amt Ritzebüttel von 1926.

107 Vgl.: ebenda für die Jahre 1925 und 1929.

108 Nach: Melderegister Cuxhaven.



Abbildung 29: Cuxhavener Persönlichkeiten des Montagsstammtisch „Dölle" in den 1920er Jahren, u.a. Reederei-Oberinspektor Ferdinand Hein (sitzend, Vierter v. re.) und Architekt August Küchenmeister, Planer des „Hauses Seefahrt" (sitzend, Zweiter v. li.)[109]

Zuvor, also von 1926 bis 1927 war die Inspektorenwohnung im Bugsierhaus von Kapitän A. Hagendorf belegt. Dieser hatte auch die Funktion des Oberinspektors inne und wird im Adressbuch Cuxhavens für 1927 explizit so aufgeführt.[110] Im Jahre 1929 folgt ihm, wie bereits angemerkt, Kapitän A. Schuller nach.[111]

Ohne die Belegung des Bugsierhause mit seiner Mieterschaft weiter im Einzeln nachzeichnen zu wollen, lässt sich doch zumindest zusammenfassend sagen, dass das Haus über Jahrzehnte hinweg und bis zur Gegenwart hin eine angemessene, wie bereits vom Architekten Otto Hoyer geplante, Wohn- und Geschäftsraumraumnutzung aufweist. Dementsprechend dienten die Räumlichkeiten des Hochparterres als Wohnung bzw. Büro, die beiden darüber befindlichen Hausetagen mit ihren drei Wohneinheiten waren mit je einer Mietpartei belegt. Zudem standen im Dachgeschoß noch drei Kammern zur Verfügung, die dann aber zu einer eigenen kleinen Wohnung vereinigt wurden. Wann dieser Ausbau genau erfolgte, ließ sich aus den Akten allerdings nicht mehr ermitteln. Es ist zu vermuten, dass dies infolge des akuten Wohnungsmangels in den frühen 1950er Jahren erfolgt sein dürfte, als auch im Sou-

109 Bildquelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Sig. 30c2 23757.
110 Vgl.: Stadtarchiv Cuxhaven, Adressbuch Cuxhaven für das Amt Ritzebüttel von 1927.
111 Vgl.: ebenda für das Jahr 1929.

terrain des Hauses Kellerräume zu einer kleinen 1 ½ Zimmer-Wohnung mit Bad, Toilette, Küche und Speisekammer ausgebaut worden waren.[112] Die Wohnungsnot im Cuxhaven der Nachkriegszeit war offenkundig groß und von staatlicher Mangelverwaltung mittels entsprechender Wohnraumbewirtschaftung durch Zwangszuweisung und Einquartierungen geprägt. Dieser Sachverhält spiegelt sich deutlich auch in der geradezu überquellenden Belegung des Bugsierhauses wider. Aus den ursprünglich maximal fünf Mietparteien waren nun sage und schreibe zwölf geworden. Das Cuxhavener Adressbuch weist in seiner Ausgabe für die Jahre 1949/50 für das Bugsierhaus im Leuchtturmweg 3 die folgende Mieterschaft aus:

1. das Inspektionsbüro Cuxhaven der Bugsier Reederei- und Bergungs-AG;
2. den Schiffsingenieur Willy Anke;
3. die Familie Therese Brand/Pensionärin und Heinrich Brandt/Maler;
4. den Kapitän Bernhard Frahm;
5. den Schiffsmakler Peter Hein, der sein Büro im Nachbargebäude, dem Lotsenhaus, betrieb;
6. die Familie Margarethe Klunker und Heinz-Günther Klunker/Angestellter;
7. den Angestellten Erwin Leddin;
8. den Ingenieur Wilhelm Liedtke;
9. die Hausangestellte Zenobia de Metter;
10. den Lotsen Heinrich Saggau, der mit seiner Familie bereits im Jahre 1929 ins Bugsierhaus eingezogen war, und dessen Witwe Ida Saggau dort noch bis 1966 wohnte. Die Tür zum ehemaligen Keller der Familie Saggau weist bis heute noch deren Email-Namensschild auf (vgl. Abb. 30: Namenschild Saggau);
11. den Bergungsleiter Heinrich Schuchmann; sowie
12. den Schiffszimmerer Johs. Wilckens, der bereits 1926 ins Bugsierhaus eingezogen war, und dort als Rentner bis zu seinem Tode 1969/70 verblieb.



Abbildung 30:
Kellertür mit
Saggau-Namenschild[113]

112 Quelle: Mündliche Mitteilung der Zeitzeugin Frau Gretchen Gawel vom 1.7.2005, deren Tante in dieser Wohnung nach dem Krieg wohnte.

113 Quelle: Eigenes Foto.

Man war infolge der Wohnungsnot mithin also notgedrungen sehr eng zusammen gerückt, und diese Situation sollte sich erst Mitte der 1960er Jahre langsam entspannen, ungeachtet dessen, dass die Stadt Cuxhaven große Anstrengungen unternommen hatte, durch Neubaumaßnahmen dem Wohnungsmangel entgegen zu treten.

2.4.5 Das Kellergeschoß

Wenden wir uns nun dem „Kellergeschoß“ des Bugsierhauses zu.

Das vollflächig angelegte Untergeschoß dieses Hauses, zutreffender eher als Souterrain zu charakterisieren, war im Bauplan des Architekten Hoyer als „Keller“ bezeichnet und ausgewiesen (vgl. Abb. 31).

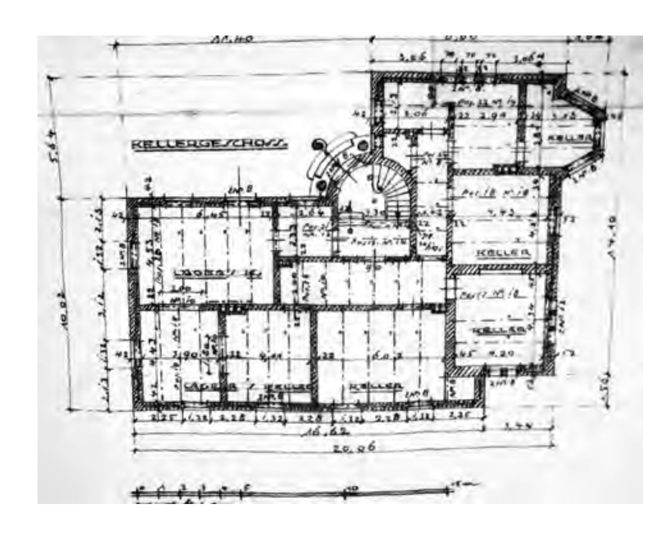


Abbildung 31:
Grundriss Kellergeschoß[114]

Dessen ungeachtet lagen diese Räumlichkeiten im Wesentlichen oberhalb der Oberkante des Baugrundes, also ebenerdig, und bildeten tatsächlich ein eigenes Geschoß, wenn auch mit einer Raumhöhe von nur ca. 2,60 m. Demgegenüber wiesen die sonstigen Geschosse des Hauses Raumhöhen von 3,50 m, 3,20 m und 2,80 m auf (vgl. Abb. 32/33).

Für jede der Mietparteien waren im Kellergeschoss abgeschlossene Räumlichkeiten vorgesehen, die insbesondere zur Lagerung von Brennstoffen (Kohle), als auch der Bevorratung von Lebensmitteln, insbesondere Kartoffeln etc., dienten. Für die Reedereibedürfnisse standen im Ostflügel des Kellerbereiches zwei große Lagerräume, sowie ein eigener Keller zur Verfügung (vgl. Abb. 31, Grundrissplan Keller). Diese Lagerräume verfügten über einen eigenen

114 Vgl.: Bauamt Cuxhaven, Planunterlagen Bugsierhaus.

Zugang, und zwar durch einen Vorraum, der direkt im Untergeschoss vom Treppenhaus aus zugänglich war. Dieser Vorraum diente zudem als Waschküche, da er mit der hierfür erforderlichen Infrastruktur ausgestattet war, also einem kohlebefeuerten Waschkessel (vgl. Abb. 34), sowie einem Kaltwasseranschluss mit Waschbecken.

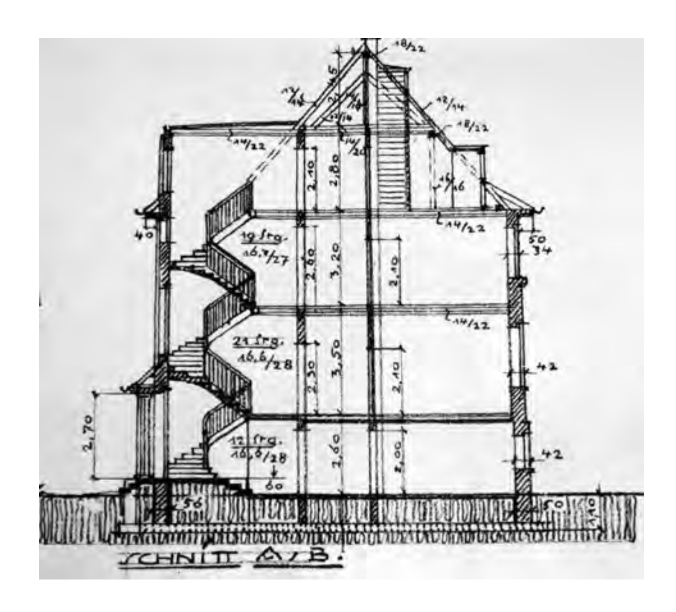


Abbildung 32:
Querschnitt durch das Bugsierhaus A-B[115]

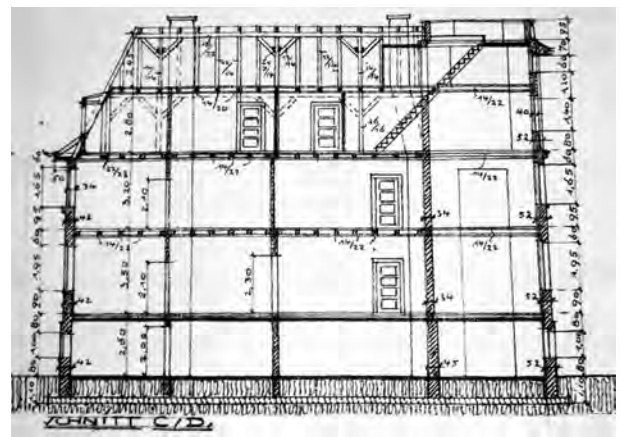


Abbildung 33:
Längsschnitt durch das Bugsierhaus C-D[116]

115 Aus: ebenda.

116 Aus: ebenda.



Abbildung 34: Waschkessel in der Waschküche[117]

Zudem schloss sich an die Lagerräumlichkeiten zur Nordseite hin noch ein gesonderter Keller an, der sich sowohl über die Lagerräume, als auch unabhängig hiervon gesondert vom Kellerflur aus betreten ließ. Wiederum zeigt sich hieran, ganz dem Zeitgeist entsprechend, dass sowohl für die Inspektorenwohnung, als auch für die Kontorräumlichkeiten Flächen zur Lagerhaltung von Brennmaterialien sowie zur Bevorratung mit Lebensmitteln vorgesehen waren und dass diese zweckentsprechend möglichst direkt und unproblematisch zugänglich sein sollten.

Die Räumlichkeiten der Kellerebene wiesen große Sprossenfenster auf, die für eine gute Belichtung sorgten. Von der ursprünglich vorgesehenen Vergitterung ist nunmehr keine Rede mehr.

2.5 Der Außenbereich des Bugsierhauses

Gemäß des mit der Hamburger Finanzdeputation abgeschlossenen Pachtvertrages hatte die Bugsier für die gärtnerische Gestaltung und Einfriedung des Anwesens zu sorgen.[118] Auch in diese Aufgabe war Architekt Otto Hoyer planerisch maßgebend involviert. Sein Entwurf

117 Quelle: Eigenes Foto.

118 Dies regelte § 4 und § 6 des Pachtvertrages zwischen der Finanzdirektion Hamburg und der Bugsier-Reederei Dort heißt es : „Der nichtbebaute Platzteil ist mit gärtnerischen Anlagen zu versehen.“ (§ 4): und: „Die Mieterin hat den Platz, soweit er an den Grenzen nicht bebaut wird, auf ihre Kosten ordnungsmäßig den baupolizeilichen Vorschriften entsprechend einzufrieden.“ (§ 6). Quelle: wie Anm. 96.

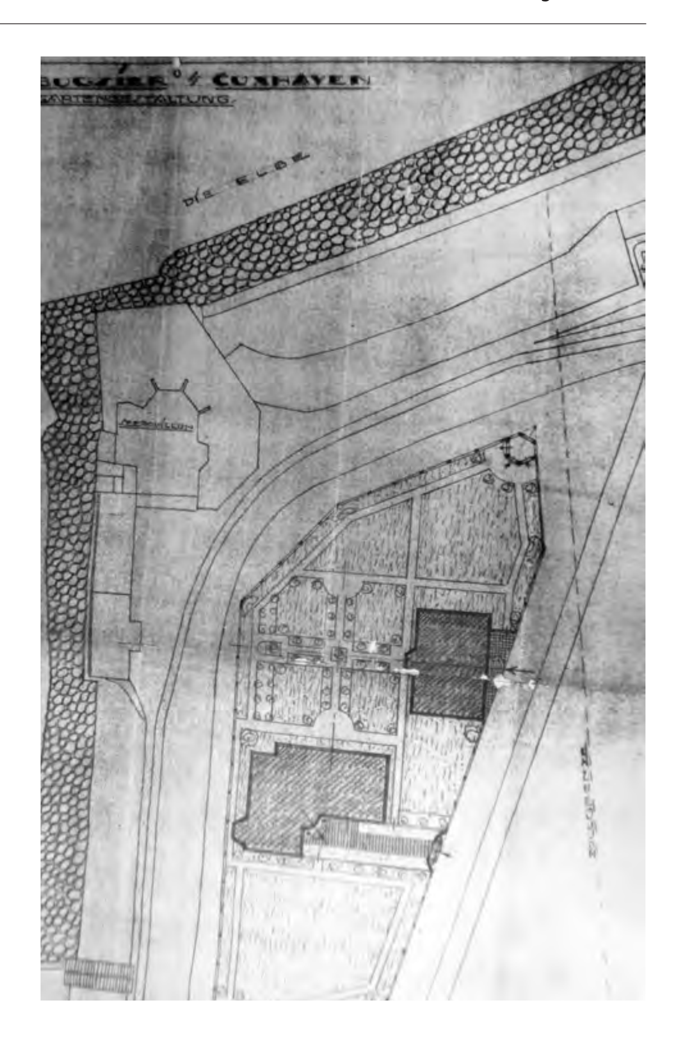


Abbildung 35:
Planunterlagen zur Gartengestaltung[119]

vom 21. Februar 1923 besticht durch geometrische Schlichtheit, die die optische Anmutung der Architektur der Gebäudekörper widerspiegelt. Es sind vier rechteckig angelegte Beetformationen mit Rabatten geplant, die durch Gartenwege voneinander getrennt werden. Zum Leuchtturm hin werden die Beete durch zwei Rasenflächen begrenzt. Auf diesen steht im äußersten nördlichen Bereich des Grundstücks, und damit nur einen Katzensprung vom Leuchtturm entfernt, ein kleiner sechseckiger Gartenpavillon, der allerdings weniger zum Verweilen einlud, als zur Unterbringung von Gartengerätschaften gedacht war.[120] Im Süden des Bugsierhauses ist im Anschluss an den gepflasterten Zugangsweg zum Gebäude hin ebenfalls eine Rasenfläche geplant, die, wie das Gesamtgrundstück, durch einen zwischen Backsteinpfosten gelagerten weißen Holzzaun begrenzt wird. Ein zweiter schlich-

119 Quelle: ebenda.
120 Vgl.: Bauamt Cuxhaven, Planunterlagen Bugsierhaus.

ter Gartenpavillon schließt auch diese Süd-Grundstücksfläche ab (vgl. Abb. 35). Für den Eingangsbereich zum Bugsiergebäude hatte Architekt Hoyer eine repräsentative zweiflüglige Holztorkonstruktion mit einer Breite von 2,40 m und einer Gesamthöhe von ca. 1,15 m vorgesehen.[121] Diese war an ihren Seiten an Backsteinmauerflügeln befestigt, die schräg nach vorn zulaufend wiederum zur Anbringung des Firmensignets von Bugsier dienten. Die Eingangspforte war über eine fünfstufige gemauerte Freitreppe aus Backstein zu erreichen.

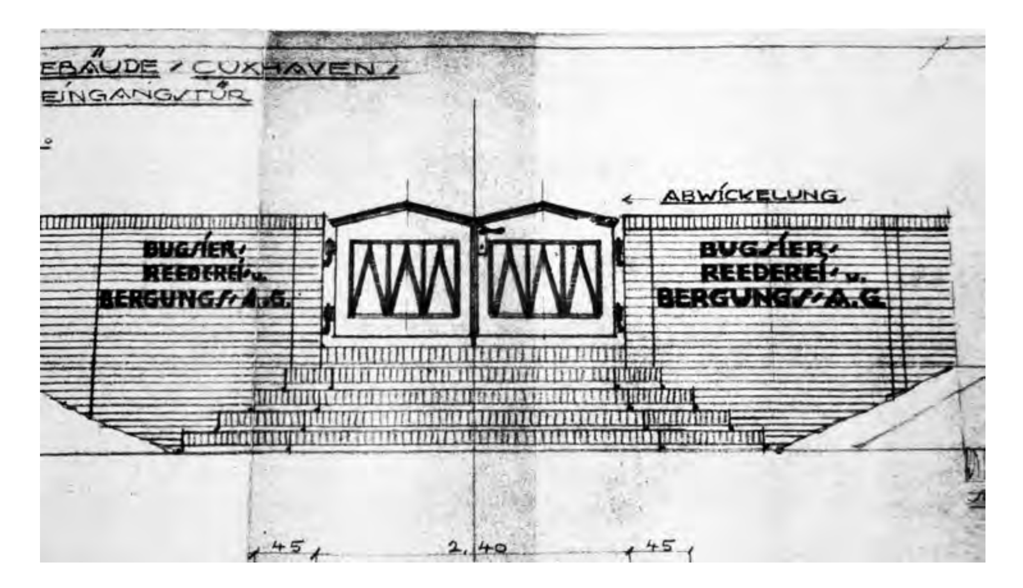


Abbildung 36: Eingangstor zum Bugsiergebäude[122]

121 Vgl.: ebenda.
122 Quelle: ebenda.

3. Überraschende Entwicklungen durch strategische Entscheidungen der Bugsier-Reederei

Was bei Betrachtung des vom Architekten vorgelegten Entwurfes zur Gartengestaltung vom 21.2.1923 verwundert, ist, dass in den Planzeichnungen von Otto Hoyer bereits Sachverhalte integriert sind, die den damals aktuellen Gegebenheit vorgreifen. Und zwar weisen die Planzeichnungen auf der dem Bugsiergelände vorgelagerten nördlichen Fläche zum Leuchtturm hin bereits den Grundriss eines weiteren Gebäudes aus, nämlich des Lotsenhauses, welches von Bugsier erst später würde errichtet werden, und für welches weder eine Baugenehmigung vorlag, noch überhaupt ein Vertrag mit dem Grundstückseigentümer, der Hamburger Finanzdeputation, abgeschlossen war (vgl. Abb. 35).

Auch wenn auf diesen Sachverhalt im Voranstehenden bereits explizit eingegangen worden ist, muss in diesem Zusammenhang doch folgendes ins Gedächtnis gerufen werden: Die Bugsier hatte im zur Errichtung ihres Wohn- und Geschäftshauses abgeschlossenen Pachtvertrag mit der Hamburger Finanzdeputation nur eine Pachtfläche erlangen können, die keineswegs der von ihr ursprünglich favorisierten entsprach, also derjenigen, die direkt südlich des Leuchtturms lag (Vgl. Abb. 7, Fläche rot markiert). Dies war – wie wir wissen – im Rahmen der Verhandlungen um einen Bauplatz für Bugsier vom 3. Mai 1922 und den vorangegangenen behördlichen Stellungnahmen von der Finanzdeputation und den beteiligten Behördenvertretern sowie dem Magistrat der Stadt Cuxhaven expressiv verbis ausgeschlossen worden. „Ich bin der Meinung, daß dem Anliegen der Bugsier AG nicht entsprochen werden darf“[1], so der Magistrat in seinem Schreiben an die Wasserbau-Abteilung des Amtes Ritzebüttel vom 20. April 1922.

Und hatte Bugsier, um nicht die Gefahr des totalen Scheiterns ihres Plans zur Errichtung eines Wohn- und Reedereihauses im Vordeichgelände bei der Alten Liebe heraufzubeschwören, sich nicht notgedrungen und schweren Herzens dazu durchringen müssen, die Pachtung eines an sich keineswegs favorisierten Bauplatzes zu akzeptieren? Die Worte des Bugsier-Vertreters, Herrn Pohl, umschrieben die Position der Reederei in unmissverständlicher Deutlichkeit und mögen allen Gesprächsbeteiligten in den Ohren geklungen haben: „Sollten die mit ‚B‘ und ‚C‘ gekennzeichneten Flächen grundsätzlich nicht zur Verfügung stehen“, also die direkt südlich des Leuchtturms gelegene, und die Fläche

1 Zit.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II. Nr. 1294. Abschrift des Schreibens des Magistrats an die Wasserbau-Abteilung vom 20. April 1922.

am Hafen-Kai hinter der Telegraphenstation, so würde man alternativ den Platz „D“ oder „E“ akzeptieren können[2] (vgl. Abb. 8). Als Statement großer Begeisterung ist dies wohl kaum zu werten.

Dennoch wird im Rahmen der durch den Architekten Hoyer erstellten Unterlagen vom Februar 1923 genau diese bisher zu Bebauungszwecken nicht zugängliche Fläche „B“ zwischen dem Leuchtturm und dem neu zu errichtenden Bugsiergebäude nun doch in die den Baugenehmigungsbehörden vorzulegenden Planungen der Bugsier integriert, und zwar so, als ob die Reederei, aller Widerstände zum Trotz, nun doch auf diese Fläche bereits baulichen Zugriff haben würde. Dies allerdings trifft in keiner Weise zu und erschließt sich aus dem damals aktuellen Sachstand nicht! Was ist hiervon zu halten? Wie ist dieser Sachverhalt ggf. zu verstehen, bzw. welche Hintergründe lassen sich für diese Entwicklung aufzeigen?

Eine plausible Erklärung ergibt sich aus Folgendem: Offenbar hatte die Reederei Bugsier nie wirklich von ihrem Vorhaben abgelassen, die erstrebte Pachtfläche direkt landseitig hinter dem Leuchtturm für ihre Zwecke gewinnen zu können und von der Hamburger Finanzdeputation zu pachten. Um überhaupt in diesem Vorhaben voran zu kommen, hatte man sich zunächst offenbar damit begnügt, ein Geschäfts- und Wohnhaus dort zu errichten, wo eine Pachtmöglichkeit von den beteiligten Behörden letztendlich zugebilligt wurde. Also nicht direkt südlich des Leuchtturms, wo später das Lotsenhaus errichtet werden würde, sondern stattdessen direkt anschließende dahinter. Also auf jener Fläche Staatsgrund von 1425 qm Größe, die in den Verhandlungen vom 3. Mai 1922 zwischen Bugsier und der der Hamburger Finanzdeputation als Bauplatzalternative „D“ bezeichnet worden war (vgl. Abb. 8). Im Hintergrund allerdings hatte Bugsier aber dennoch immer nach Mitteln und Wegen gesucht, doch noch an das an sich angestrebte Grundstück/Gelände direkt hinter dem Leuchtturm zu gelangen, welches durch Kleingärtner genutzt und an diese verpachtet war.

Die hierfür relevanten Gespräche/Verhandlungen müssen bereits zeitlich parallel zur Errichtung des genehmigten Geschäfts- und Wohnhauses der Bugsier an der Elbstraße geführt worden sein, denn der diesem zugrundeliegende Vertrag datiert auf den 31.5.1923 mit Wirkung zum 1. Jan. 1923, während Bugsier bereits mit Schreiben vom 28. Januar bei der Finanzdirektion vorstellig wurde, das Gartengelände nördlich ihres bewilligten Bauplatzes hinzu pachten zu wollen.[3]

Und in der Tag gelingt es Bugsier mit Vertrag vom 12. März 1923 tatsächlich, die gewünschte Fläche von der Hamburger Finanzdeputation zumindest als **Gartenland** zugesprochen

2 Nach: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II. Nr. 1294. AZ. A1840. Besprechung über die Wahl…; Anlage zur Niederschrift vom 3. Mai 1922. Dort der Plan zu den zur Diskussion gestellten Bauplätzen.

3 Vgl.: Vertrag zwischen der Finanzdeputation und der Bugsier-Reederei und Bergungs-AG vom 12.3.1923, AZ: D-V-O- 1827. Bestand Stadtarchiv Cuxhaven. Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1295.

zu bekommen und damit der bisherigen Nutzung durch die Kleingärtner zu entziehen. Diese werden absprachegemäß dann auch prompt gekündigt und müssen ihr Gelände räumen, auch wenn Bugsier vertragsgemäß für ggf. auftretende Ernteverluste aufzukommen hat.

Dieser Coup der Aneignung des direkt an das Bugsiergebäude und seine Gartenflächen nördlich anschließenden Geländes dürfte als Meisterleistung unternehmerischen Verhandlungsgeschicks zu werten sein. Es stellte nicht nur die bisher ablehnende Haltung sämtlicher beteiligten behördlichen Institutionen, also sowohl des Amtes Ritzebüttel, der Marineverwaltung, der Badverwaltung, des Magistrats, der Zollinspektion und auch der Cuxhavener Wasserbauabteilung auf den Kopf. Vielmehr, wenn auch auf den ersten Blick keineswegs offensichtlich, eröffneten sich hierdurch zukünftig noch weitere Optionen. Diese bestanden darin, das „Gartengelände“ später doch noch bebauen zu können, obwohl die Übernahme des Grundstücks vertraglich ausschließlich als Gartenland deklariert war und demzufolge zunächst keinerlei andere als eine derartige Nutzung zu implizieren schien.[4]

Auch wenn eine von Bugsier letztlich angestrebte Bebauung des Grundstücks sich nicht würde realisieren lassen, so war durch diese Pacht des „Gartenlandes“ zumindest sichergestellt, dass kein anderer Interessent, vor allem keine konkurrierende Reederei, Zugriff auf diese so begehrte Fläche erlangen konnte. Diese „Präventivmaßnahme“ der Bugsier würde definitiv verhindern helfen, dass möglicherweise direkt vor dem neuen Bugsierhaus gebaut werden könnte. Schließlich hatte sich hinter vorgehaltener Hand längst herumgesprochen, dass auch die Schleppreederei W. Schuchmann sich sehr konkret mit dem Gedanken trug, in Cuxhaven eine Zweigniederlassung zu errichten, und zwar am liebsten genau dort, wo es Bugsier nicht gelungen war, also direkt südlich des Leuchtturms. Dass es sich bei dieser Konkurrenzsituation in der Bauplatzfrage keineswegs um ein Hirngespinst handelte, bestätigt sich in einem „Lageplan“, der von dem Cuxhavener Architekten August Küchenmeister ebenfalls im Jahre 1923 vorgelegt worden war.[5] Im Auftrag der Reederei Schuchmann tätig, sollte Küchenmeiste deren geplantes Kontor- und Wohngebäude, das „Haus Seefahrt“ errichten. Seine Lageplanskizze von 1923 weist als mögliche Grundstücke hierzu neben einem Platz vor dem Haus Continental (A) und dem „Wesselschen Eckgrundstück“ (B), nach wie vor das heißbegehrte Grundstück hinter dem Leuchtturm (E) aus (vgl. Abb. 37).

4 Vgl.: ebenda.
5 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II… Nr. 1294.



Abbildung 37:
Lageplan des Architekten Küchemeister für einen Bauplatz der Zweigniederlassung der Reederei W. Schuchmann von 1923[6]

Aber Bugsier gelang es in dieser verzwickten Angelegenheit tatsächlich, wie bereits geschildert, mit Vertrag vom 12. März 1923 die begehrte Fläche zu pachten und sie so dem Zugriff möglicher anderer Interessenten zu entziehen. Damit war eines klar: Bugsier hatte ihren Konkurrenten in die Schranken verwiesen und musste nicht befürchten, ein missliebiges Gebäude von diesem vor die Nase gesetzt zu bekommen. Ebenso würde man im Gespräch bleiben, falls von staatlicher Seite versucht werden sollte, das Pachtland im öffentlichen Interesse wieder unter die eigenen Fittiche zu bekommen. Ein Sachverhalt im Übrigen, der schon recht bald im Kontext mit der Errichtung eines Lotsenhauses eine gewichtige Rolle spielen sollte.

6 Planskizze nach: ebenda.

Die Reederei W. Schuchmann war durch all diese Geschehnisse nun tatsächlich gezwungen, auf ein anderes, als das eigentlich angestrebte Baugrundstück hinter dem Leuchtturm zurück zu greifen, um darauf dann bereits 1924 ihr „Haus Seefahrt" zu errichten und fertig zu stellen.

Man erkennt an diesem zeitlichen Ablauf deutlich, wie dringlich es der Bugsier hatte sein müssen, ihre Hand auf die entsprechende Fläche südlich des Leuchtturms zu legen, um mögliche Konkurrenten auszustechen. Es lässt sich vermuten, dass beiden Vertragspartnern, also sowohl der Bugsier-AG, als auch der Hamburger Finanzdeputation, sehr klar war, dass dieser „Gartenlandpachtvertrag" es letztendlich in sich haben würde.

Die Vertragsbedingungen der Finanzdeputation und der Bugsier für die Gartenlandfläche unterstreichen dies deutlich und sahen folgendermaßen aus:

> Auf Ihr Schreiben vom 28. Januar ds. Js. (1923, d. Verf.) sowie unter Bezugnahme auf die mit Ihnen geführte Verhandlung wird Ihnen, die nördlich Ihres Mietplatzes beim Seepavillon gelegene Fläche Staatsgrund zur Vergrößerung Ihres Platzes hinzuvermietet. – Die neu vermietete Fläche darf **lediglich als Gartenland** benutzt werden. Es wird ein Vertrag über die **beiden** Flächen auf 25 Jahre vom 1. Januar 1923 an geschlossen.[7]

Dies bedeutete, dass nunmehr beide Pachtflächen, also diejenige für das Bugsierhaus und diejenige für die angrenzende „Gartenfläche" zusammengefasst und als ein einheitlicher Pachtgegenstand betrachtet wurden.

Zwar behält sich die Finanzdirektion eine recht kurz bemessene vierteljährliche Kündigungsfrist für das Gartenland, sowie eine halbjährliche hinsichtlich des Bauplatzes vor, allerdings unter der einschränkenden und für Bugsier beruhigenden Bedingung, von diesem Kündigungsrecht nur dann Gebrauch machen zu wollen, „…wenn dieses im öffentlichen Interesse, zum Beispiel für den Bau eines Lotsenhauses auf der Gartenfläche, erforderlich werden sollte."[8] Damit war von Seiten der Finanzdirektion bereits zu diesem Zeitpunkt der Aspekt des „öffentlichen Interesses" unmissverständlich, wenn auch erwartungsgemäß, besonders betont worden. Dies allerdings gekoppelt an einen „Wink mit dem Zaunpfahl", also dem Hinweis darauf, dass es der Bau eines Lotsenhauses sein könnte, der im öffentlichen Interesse läge. Möglichen juristischen Einwendungen der Bugsier hinsichtlich des Vorliegens eines „öffentlichen Interesses" beugte die Finanzdeputation im Vertragstext dadurch vor, dass „darüber, ob ein öffentliches Interesse vorliege, die Finanzdeputation allein entschiede, und zwar unter Ausschluss des Rechtsweges."[9]

7 Zit.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294, Schreiben der Finanzdeputation Hamburg an die Bugsier-Reederei vom 12.3.1923. Hervorhebung durch den Verfasser.

8 Zit.: ebenda.

9 Zit.: ebenda.

Dies war eine eindeutige Regelung, die der Bugsier definitiv die Hände band und wodurch sie sich völlig dem Wohlwollen ihres Vertragspartners auslieferte.

Des Weiteren, und gänzlich im gleichen Stil, wurde vereinbart, dass Bugsier im Falle der Kündigung durch die Finanzdeputation „…die Fläche zu dem entsprechenden Zeitpunkt völlig geräumt **ohne** einen Anspruch auf irgendwelche Entschädigung wieder zurückzuliefern (habe).“[10]

Und diese gravierende Bestimmung betraf nun sowohl den von Bugsier bereits gemieteten Bauplatz mit ihrem bereits im Bau befindlichen Reedereigebäude, als auch das neu hinzugemietete Gartenland. Diese Regelung einer entschädigungslosen, geräumten Übergabe des Pachtlandes bei Kündigung stellte für die Bugsier eine drastische Verschärfung und Verschlechterung der bisherigen Vertragslage da, da dies so im ursprünglichen Bauplatz-Pachtvertrag nicht vereinbart war.

Es handelte sich mithin Alles in Allem dennoch um, zumindest in gewisser Weise, eine Neuregelung, die die Bugsier für sich zunächst als Erfolg verbuchen konnte bzw. wollte. Wenn man die späteren Geschehnisse mit ihren weitreichenden und gravierenden Folgen hier schon hätte einbezieht können, so handelte es sich letztendlich um das, was sich als Pyrrhussieg bezeichnen ließe. Dennoch ging die Bugsier AG zunächst[11] auf diese für sie höchst negative Neuregelung ein, wohlwissend, dass sie keine Alternative besaß, um ihren Hauptwettbewerber Schuchmann auszuschalten, oder auch die öffentliche Hand davon abzuhalten, sich um einen alternativen Investor zur Errichtung eines Lotsenhauses zu bemühen und den bestehenden Pachtvertrag mit Bugsier zu kündigen. Dieses Damoklesschwert schwebte von nun an über Allem. Denn all dies war möglich und durchaus zu erwarten, zumal die Bugsier-Reederei, wie aus einer Aktennotiz der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 21. März 1923 hervorgeht, telefonisch darüber unterrichtet worden war, dass es nicht zu empfehlen sei, auf der Pachtfläche, wie vertragsgemäß eigentlich geregelt, einen Garten anzulegen.[12] Diese Mitteilung musste aufhorchen und bei der Bugsier alle Alarmglocken schrillen lassen, zumal der Abschluss des Pachtvertrages gerade einmal 10 Tagen zuvor erfolgt war.

10 Zit.: ebenda.

11 Diese Regelung wird in § 12 des später, d. h. am 31.5.1923, abgeschlossenen Vertrages zum Bau eines Lotsenhauses revidiert!

12 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8II-SVI B332a31, C.W. Schuchmann. Aktennotiz zum Telefonat mit Direktor Pohl vom 21.3.1923.

3.1 Zur Rolle der Lotsen

Immerhin war nicht verborgen geblieben, dass die Cuxhavener Lotsenschaft mit ihrer Unterbringung im alten Wachthaus bei der Einfahrt zum Ewerhafen höchst unzufrieden war und bereits Anfang Februar 1923 in Betracht gezogen hatte, beim Reichsverkehrsministerium vorstellig zu werden, um einen Neubau ihres Wachthauses zu initiieren. Dieses sollte, und hierin lag die Sprengkraft des Vorhabens, genau auf jenem Gelände direkt südlich des Leuchtturm errichtet werden, welches an die Bugsier-Reederei gerade erst als Gartenland vermietet worden war.[13]

In einem dieses Vorhaben flankierenden Schreiben hatte sich die Lotsenschaft zeitlich parallel auch an die zuständige Hamburger Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe gewandt, um die Kalamitäten der aktuellen, ihrer Meinung nach unzureichenden Unterbringung im alten Wachthaus ausführlich und mit drastischen Worten darzulegen. In diesem Schreiben ist folgendes zu lesen:

> Schon immer ist es von der Lotsenschaft schmerzlich empfunden worden, dass das staatliche Lotsenhaus in Cuxhaven eine nicht mehr zeitgemässe und sehr ungeeignete Lotsenstation ist. Das Gebäude ist alles andere als ein Lotsenhaus, denn in diesem ist das Büro des Arsenal- und Tonneninspektors, sowie der Aufbewahrungsraum für Effecten der Feuerschiffsmannschaften und der Registrierungsraum für die Quarantäneschiffe enthalten. Den Lotsen steht lediglich eine kleine Schlafkammer zur Verfügung, die nach uraltem System mit 2 Kojen übereinander, einem Stuhl, einem kleinen Tisch und einem recht primitiven Waschtisch ausgerüstet ist. Ein weiterer Raum dient als Lotsenraum, rund herum gewöhnliche Holzbänke, ein Tisch und ein Regal zum Aufbewahren des Gepäcks der Lotsen, hinreichen für höchstens 15–20 Personen, nicht verschliessbar, sodass es jedem Menschen möglich ist, mitzunehmen, was und wann er will. Im oberen Stock ist die Wohnung des Wächters des Lotsenhauses eingerichtet, und damit sind die Räumlichkeiten alle aufgezählt.[14]

Wenn man bedenkt, dass die wesentliche Funktion des Lotsenhauses außer einer Beobachtung des Schiffsverkehrs auf der Unterelbe vor allem der Beherbergung der auf einen Einsatz wartenden Lotsen diente, so mag zwar bemängelbar sein, dass der gebotene Konfortstandard der vorhandenen Räumlichkeiten recht bescheiden ausfiel, nicht desto trotz allerdings durchaus funktional war. Er unterscheidet sich zudem, wenn man einen Vergleich anstellt, kaum von dem, was den Lotsenmannschaften heute geboten wird, nämlich eine Unterbringung in einer schwimmenden Unterkunft (Wohnschute) im inneren Hafenbereich der Alten Liebe.

13 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI B332a24 Bugsier Reederei, Bericht der Marineverwaltung Cuxhaven an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 8.2.1923.

14 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI B332a31, C. W. Schuchmann, Schreiben der Cuxhavener Lotsenschaft e. V. an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 15. Februar 1923.

Im genannten Schreiben bemängelt die Lotsenschaft insbesondere aber auch, dass ihr die Möglichkeit zur Beobachtung des Schiffverkehrs auf der Elbe zunehmend versperrt würde, und betrachtet dies implizit als Sicherheitsrisiko:

> Der vorerwähnte Lotsenwachraum hat drei Fenster, eines nach Norden, eines nach Westen uns eines nach Süden. Dasjenige nach Süden ist durch die Bebauung mit den Gebäuden des Hafenbahnhofs zum Beobachten der Schiffe bzw. des Schiffsverkehrs nicht mehr geeignet, dasjenige nach Norden ist durch den Seepavillon ausgeschieden, wodurch nur noch ein Drittel der Cuxhavener Reede beobachtet werden kann, und die Beobachtung durch das restliche Fenster nach Osten ist durch das Gebäude der Telegraphenstation behindert. Wie verlautet, soll nun noch ein Gebäude beim Leuchtturm für die Vereinigte Bugsiergesellschaft erbaut werden, so dass auch eine Beobachtung durch das Mittelfenster gänzlich ausscheidet.[15]

Aufgrund dieser Gegebenheiten wird vom Vorstand der Cuxhavener Lotsenschaft gefordert, ihr ein neu zu errichtendes Gebäude auf dem bisher an die Bugsier-Reederei als Gartenland vermieteten Grundstück zur Verfügung zu stellen[16], oder aber auch eine Anmietung der Telegraphenstation an der Alten Liebe zur Unterbringung der Lotsen ins Auge zu fassen. Was dem Ansinnen der Lotsenschaft besonders in die Hände spielte war, dass der Konkurrent der Reederei Bugsier, das Bergungs- und Schleppunternehmen W. Schuchmann, bereits am 5. Februar 1923 an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe mit dem Antrag herangetreten war, einen Platz beim Seepavillon in Cuxhaven zur Erbauung eines Wohnhauses anzumieten.[17] Zwar wurde diesem Ansinnen nicht entsprochen, doch die Reederei W. Schuchmann legte kaum drei Wochen später, d. h. am 22. März 1923, mit einem Angebot nach, welches den staatlichen Institutionen so verlockend erscheinen musste, dass es eigentlich nicht zurückgewiesen werden konnte. Und zwar hatte W. Schuchmann über die Marineverwaltung Cuxhaven der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe unter dem Betreff „Bauplatzt E beim Seepavillon; Erbauung eines Kontors mit Lagerschuppen und im 1.Stockwerk Einrichtung für die Cuxhavener Lotsenschaft e. V." das folgende, verbindliche Angebot unterbreitet. Dieses beinhaltete, wozu sich die Reederei W. Schumann bei Überlassung des gewünschten Bauplatzes verpflichtete würde:

> Im Erdgeschoss werden Büroräume und eine Wohnung für unseren Inspektor geschaffen. Im Obergeschoss werden den Cuxhavener Lotsen folgende Räume auf Zeit und Ewigkeit, je nach Aufsetzung des grundlegenden Vertrages kostenlos zur Verfügung gestellt. 1. Ein Lotsenwachraum 5 zu 5 Meter; 2. Zwei Schlafzimmer je 3 zu 4 Meter; 3. Ein Sitzungssaal in welchem Platz für 44 bis 50 Lotsen ist; 4. Ein Waschraum mit

15 Zit.: ebenda.

16 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI B332a31, C.W. Schuchmann, Schreiben der Cuxhavener Lotsenschaft an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 22. März 1923.

17 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8II-SVI B332a31, C.W. Schuchmann. Schreien der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe an die Marineverwaltung Cuxhaven vom 13. Februar 1923.

> fester Waschvorrichtung; 5. Toilette; 6. 2 Büroräume. Sämtliche Räume sind als abgeschlossenes Ganzes mit separaten Eingang eingerichtet.[18]

Dieses Angebot war an die Bedingung geknüpft, dass bei den endgültigen Verhandlungen die Festsetzung der Pachtsumme eine diesbezügliche Berücksichtigung finden würde.[19]

Die Cuxhavener Lotsenschaft war offenkundig über dieses Angebot der Reederei W. Schuchmann von Anfang an informiert und eingebunden worden. Zudem war man davon geradezu begeistert. Schon am 23. März 1923 wendet man sich an Regierungsrat Stubenrauch von der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe, um sich für das Angebot der Firma Schuchmann, wenn auch inoffiziell, entschieden einzusetzen. Im genannten Schreiben heißt es u. a.:

> Verzeihen Sie bitte, dass ich mir erlaube, privatim diese Zeilen an Sie zu richten, aber da die Angelegenheit für mich sehr wichtig ist, muss ich diesen Weg ergreifen. … Herr Reg. Rat, die Lotsenschaft verhehlt es sich nicht, dass dieselbe in der nächsten Zeit kein neues Lotsenhaus bekommen kann, da das Reich keine Mittel hat, hier wäre wirklich ein Weg gegeben, welcher doch auf alle Fälle betreten werden müsste, um den Lotsen ein neuzeitliches Unterkommen zu gewähren, schon weil sich gewiss ein solches Anerbieten, wie die Reederei Schuchmann es getan hat, nicht leicht wieder gemacht wird. Die Cuxhavener Lotsenschaft bittet Sie ergebenst, alles, was in Ihren Kräften steht, zu tun, um den Platz der Firma Schuchmann und hiermit auch der Lotsenschaft zu sichern.[20]

In ihrer Angelegenheit wurde die Cuxhavener Lotsenschaft nach allen Seiten hin tätig. Man wollte offenbar nichts unversucht lassen, um die vermeintlich einmalige Chance für ein neues Lotsenhaus ungenutzt verstreichen zu lassen. Dabei ergriff man eindeutig Partei für die Reederei W. Schuchmann und war bemüht, die staatlichen Entscheidungsinstanzen diesbezüglich zu einer Entscheidung zu drängen, und zwar auch unter der Androhung des Einlegens von Protesten gegen Entscheidungen, die den Vorstellungen der Lotsen nicht entsprachen. Zudem drängte man auf eine zügige Vorgehensweise. Im Schreiben der Cuxhavener Lotsenschaft an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 13. April 1923, also gerade einmal drei Wochen nach Abgabe des Schuchmannschen Angebots, heißt es unter anderem:

> Die Cuxhavener Lotsenschaft e. V. erlaubt sich die höfliche Anfrage, ob und in welcher Weise die Erbauung eines Hauses auf dem Platz ‚E', welches die Firma W. Schuchmann, Geestemünde mit der Bedingung übernehmen will, dass ein Teil dieses

18 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI B332a31, W. Schuchmann an Deputation vom 22. März 1923.

19 Nach: ebenda.

20 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 IIs-SVI B332a31, C.W. Schuchmann. Schreiben der Cuxhavener Lotsenschaft an Regierungsrat Stubenrauch vom 23. März 1923.

> Gebäudes für Unterkunft der Cuxhavener Lotsenschaft **auf Zeit und Ewigkeit** gewährleisten will, schon entschieden ist.[21]

Wie diese Formulierung belegt, war die Lotsenschaft selbst über den Wortlaut des Angebotes der Reederei Schuchmann an die Finanzdeputation wohlinformiert, wohl ebenso, wie über das Gespräch, welches am 26. März 1923 zwischen dem Präses der Deputation und Direktor Pohl der Bugsier-Reederei in Hamburg stattgefunden hatte, denn man führte unverblümt weiter aus:

> Alle Argumente von Seiten der Bugsier-Reederei, betr. Konkurrenzunternehmen sind doch nicht stichhaltig, und weisen wir nur auf die Erlaubniserteilung zur Erbauung von Maklerhäusern hin, welche verschiedenen Firmen auf dem K.W.K. Gelände erbauten Gebäuden hin, welche verschiedenen Maklern gehören und alle mit einander im schärfsten Konkurrenzkampf stehen.[22]

Nach nochmaligem Verweis auf die günstige Gelegenheit, die sich dem Staat durch eine kostenlose Errichtung eines zeitgemäßen Lotsenhauses durch W. Schuchmann bot, drohte man im Ablehnungsfall mit ernsthaften Konsequenzen:

> Sollte trotz alledem das Gesuch der Firma Schuchmann abgelehnt werden, so muss die Lotsenschaft ganz entschieden Protest dagegen einlegen, auch gegen die Erbauung eines Hauses für die Bugsier-Gesellschaft. Denn müsste das alte Lotsenhaus fernerhin als solches gebraucht werden, so erfüllt es seinen Zweck überhaupt nicht mehr, da ja durch das Vorbauen eines Hauses der Bugsier-Reederei die Aussicht nach der See hin teilweise den Lotsen vollständig genommen ist.[23]

Bereits im Vorfeld hatte der potenzielle Bauherr des Lotsenhauses, Reeder W. Schuchmann, seinen Architekten, August Küchenmeister angewiesen, in seinen Bauplanungen ganz deutlich zu machen, dass das Haus außerordentlich hochwertig ausgestattet werden sollte. Er schrieb an seinen Architekten:

> … bei Ausarbeitung des Neubau-Projektes darauf hinzuwirken, dass das ganze Haus in- und auswendig … auf das Feinste eingerichtet wird. Es liegt mir vor allen Dingen daran, dass nämlich sämtliche Fenster- und Türbeschläge aus Messing, sowie die Fenster selbst aus Pitchpine-Holz hergestellt werden. Ausserdem wollen Sie bitte für das ganze Haus incl. Lotsengebäude Warmwasserheizung, moderne Toiletten-Einrichtungen sowie Marmor-Fensterbänke etc. vorsehen. Das Lotsengebäude soll in keinem von meinem Gebäude abstechen, nur soll das Haus … separat gehalten werden, so dass jedes Haus seinen privaten Eingang erhält. Sollte der Vorstand der Cuxhavener Lotsenschaft e. V. spezielle Wünsche geäußert haben, bitte ich Sie, dieselben zu

21 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, ebenda, Schreiben der Cuxhavener Lotsenschaft an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 13. April 1923. Hervorhebungen durch den Verfasser.

22 Zit.: ebenda.

23 Zit.: ebenda.

> berücksichtigen und mir in der Offerte anzugeben. Ich sehe schnellstens Offerte entgegen, damit wir mit dem Bau noch vor dem Winter unter Dach und Fach kommen.[24]

Dieses Schreiben wurde auch der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe zur Kenntnis gebracht.[25]

Noch Anfang April 1923 war allerdings auch die Bugsier-Reederei tätig geworden. Sie hatte der Finanzdeputation in Reaktion auf die Aktivitäten der Cuxhavener Lotsenschaft und eingedenk der Aktivitäten ihres Konkurrenten W. Schuchmann nun ein eigenes Angebot zur Errichtung eines Lotsenhauses unterbreitet. Darin hieß es, und zwar unter deutlicher Beschreibung der gegebenen Ausgangssituation und eigenen Motivlage:

> Wie wir gehört haben, besteht seitens der Cuxhavener Lotsenschaft der Wunsch, auf dem von uns ermieteten Gelände für ihre Zwecke ein Haus zu besitzen. Da in dem zwischen der Finanzdeputation und uns getroffenen Uebereinkomm der ersteren, für den Fall, dass ein öffentliches Interesse vorliegt, ein *vierteljährliches Kündigungsrecht* für das von uns ermietete Gartenland zusteht, so rechnen wir mit der Möglichkeit, dass die Finanzdeputation von diesem Recht Gebraucht machen und uns die zum Bau des Lotsenhauses benötigte Fläche kündigen könnte. Wir haben aber ein Interesse daran, im Besitz des ganzen von uns ermieteten Grundstücks zu bleiben, und aus diesem Grunde machen wir hiermit der Finanzdeputation folgenden Vorschlag…[26].

Diese unaufgeregte und plausible Situationsbeschreibung musste den angeschriebenen Behörden, also sowohl der Finanzdeputation, als auch der Domänenverwaltung, unmittelbar einleuchten. Im Nachfolgenden substantiierte die Bugsier-Reederei ihr Angebot dahingehend, dass sie auf eigene Kosten den Bau eines im öffentlichen Interesse liegenden Lotsenhauses vornehmen würde. Dabei sei „…Voraussetzung, dass natürlich nur den unbedingt notwendigen Bedürfnissen der Lotsen Rechnung getragen werden soll, und nicht mehr gefordert wird, als nötig ist, um die von den zuständigen Behörden anerkannten Bedürfnissen der Lotsen zu befriedigen."[27]

Nach der Beschreibung, die die Lotsen selbst bei der Charakterisierung ihrer eher spartanischen Unterbringungssituation im alten Lotsenwachtraum gegeben hatten, konnte mithin davon ausgegangen werden, dass hieran anknüpfend ein eher bescheiden angelegter, denn ein luxuriös ausgestatteter Neubau eines Lotsenhauses Gegenstand der Verhandlungen sein würde. Dass sich dies letztendlich anders entwickelte, da von Seiten der Lotsen, als sie sich ihrer Sache des gewünschten Neubaus sicher waren, eine ganze Reihe von kostenintensiven

24 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II.SVI B332a31, C.W. Schuchmann, Schreiben Schuchmann an Architekt Küchenmeister vom 19. März 1923.

25 Vgl.: ebenda, Abschrift, Eingangsstempel Deputation vom 17. Juli 1923.

26 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II.SSVI B332a32, Bugsier Reederei, Abschrift des Schreibens der Reederei Bugsier an die Finanzdeputation und Domänenverwaltung vom 5. April 1928.

27 Zit.: ebenda.

„Ausbauwünschen“ gefordert wurden, steht auf einem anderen Blatt und war zunächst einmal nicht vorhersehbar.

Im Vorgriff auf das weitere Geschehen sei allerdings bereits an dieser Stelle festgehalten, dass sich die Lotsenschaft bei der Formulierung ihrer Forderungen für ihr neues Domizil nicht sonderlich bescheiden gab. Im Gegenteil. In ihrem Schreiben an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 19. Juli 1923, welches auch an den Architekten Otto Hoyer weiter geleitet wurde, listete man seine als „kleine Aenderungen“[28] bezeichneten insgesamt sieben Einzelforderungen auf:

1. Im Lotsenraum wäre die Schiebetür zum Sitzungsraum zu beseitigen, dieselbe aber zweckmässig als Verbindungstür zwischen Büroraum und Sitzungssaal anstelle der dafür vorgesehenen kleinen Tür einzubauen.
2. Dachgeschoss, Schlafzimmer der Lotsen. Wir vermissen in der Zeichnung eine Angabe über Waschgelegenheit in den Schlafräumen, und bitten, wenn möglich, solche mit fliessendem Wasser vorzusehen.
3. Ein Pissoir im Dachgeschoss für die dort schlafenden Lotsen ist dringend erforderlich ….
4. Die Wohnung der Ordonnanz. Das auf der Zeichnung vorgesehene grosse Zimmer in Verbindung mit der Kammer wäre nach Wunsch der Ordonnanz so einzuteilen, dass 2 Zimmer gleicher Grösse entstehen. Die Fensterfront müsste entsprechend geändert werden, so dass anstatt der hier vorgesehenen 3 Zweiflügelfenster, 2 Dreiflügelfenster entstehen.
5. Weiter ist von der Ordonnanz der Wunsch laut geworden, die Küche als Kachelküche auszubauen und mit Terrazzofussboden vorzusehen.
6. Heizung. … bitten wir, doch eine Heizungsanlage einzubauen und empfehlen die bewährte Narrag Heizung für die von den Lotsen benutzten Räume mit Ausnahme des Sitzungszimmers, wo ein Kamin vorgesehen ist. … Es dürfte sich empfehlen, eine gleiche Anlage für die Ordonnanzwohnung mit der Heizung von der Küche aus, vorzusehen.
7. Kellerraum. Der Keller soll als Aufbewahrungsort für Oelzeug und Lotsengepäck dienen. Für letzteres bitten wir um Vorsehung von Schliessfächern. Sollte ein weitere Keller zur Unterbringung von Kohlen für die Lotsen nicht vorgesehen sein, so müsste hierfür ein entsprechender Raum abgeteilt werden.[29]

Alles in allem mithin doch deutlich kostenintensive Maßnahmen, die im Besonderen den Einbau einer Zentralheizung, fließend Wasser im Dachgeschoss, Raumaufteilungen,

28 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI B332a24, Bugsier Reederei. Schreiben der Cuxhavener Lotsenschaft an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 19. Juli 1923.

29 Zit.: ebenda.

Kachelungen, Terrazzofußboden und Fenstergestaltungen betrafen. Selbst die Installation von Schließfächern für ihre Mitarbeiter wollte die Lotsenschaft nicht selbst tragen.

In Reaktion auf diese Forderungen wird der Lotsenschaft per 1. August 1923 mitgeteilt, dass der Architekt Hoyer im Laufe der Woche in Cuxhaven anwesend sein und mit Vertretern der Lotsenschaft über die einzelnen Punkte sprechen würde.[30]

3.2 Spezielle Aspekte zum Bau eines Lotsenhauses durch die Reederei Bugsier

Im Rahmen ihres Angebots zum Bau eines gesonderten Lotsenhauses in direkter Nachbarschaft zum eigenen „Bugsierhaus“ ging die Bugsier-Reederei so weit, den auf eigene Kosten errichteten Lotsenhausneubau „…entweder dem Hamburger Staat oder der sonst zuständigen Behörde als **Eigentum zu übertragen**.“[31] Bedingung dabei sollte sein, dass

> von den Lotsen … sodann seitens der zuständigen Behörde für die Benutzung dieses Hauses eine Miete erhoben werden (müsste), die seitens des Hamburger Staates bezw., falls das Reich Eigentümer des Hauses werden sollte, von diesem an uns abgeführt werden und dazu dienen müsste, das von uns in diesem Haus investierte Kapital zu amortisieren.[32]

Auch dies dürfte ein sinnvoller und akzeptabler Vorschlag gewesen sein, da er die staatliche Seite bei deren prekärer Finanzlage in turbulenten Zeiten der Finanzierung der dringlich erforderlichen Lotsenhausinvestition enthob. Der Privatinvestor Bugsier würde in Vorleistung treten, und hierfür im Laufe der Zeit die Amortisation seines Investments erhalten. Ein für alle Beteiligten vorteilhaftes Geschäftsmodell, welches heutzutage unter der Bezeichnung „private-public-partnership“ firmiert und infolge klammer Staatskassen gern genutzt wird.

Doch nicht die Amortisation ihres vorgeschlagenen Lotsenhausinvestments war für die Bugsier-Reederei das eigentliche Anliegen. Vielmehr ging es ihr darum, das Pachtverhältnis für den Staatsgrund, auf dem die beiden Häuser dann standen, also sowohl für das Bugsier-, als auch das Lotsenhaus, langfristig zu zementieren. Dieses Ziel wurde auch deutlich gemacht, wenn auch mit aller Vorsicht formuliert:

---

30 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI B332a24. Handschriftliches Schreien an die Lotsenschaft vom 1. August 1923.

31 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI B332a24, Bugsier Reederei. Anlage zum Schreiben der Bugsier-Reederei an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 5. April 1923, Hervorhebung durch den Verfasser.

32 Zit.: ebenda.

> Als Entgelt für dieses für den Staat überaus günstige Angebot erwarten wir, ohne es jedoch zur Bedingung zu machen, dass eine angemessene Verlängerung unseres Pachtvertrages auf vielleicht 25 Jahre zugestanden wird, während welcher Zeit eine Kündigung seitens des Hamburger Staates nicht erfolgen könnte.[33]

Das Angebot der Bugsier stieß staatlicherseits auf wohlwollendes Interesse. Wie aus dem diesbezüglichen innerbehördlichen Schriftverkehr zwischen der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe und der Finazdeputation hervorgeht, ist man sich auch darüber einig, dass die Bugsier-Reederei bei Zuschlagseteilung noch zu weiteren Zugeständnissen bereit sein würde. Zum einen betraf dies die geforderte Miete als Amortisation der Investitionskosten. Hierzu hebt die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe expressis verbis hervor: „Doch würde die Bugsier schließlich auch auf diese Miete bezw. Amortisation verzichten."[34] Zum anderen ging es um die Räumlichkeiten, die den Lotsen gebaut werden sollten. Hierzu hatte Bugsier, anders als der Konkurrent W. Schuchmann, „…nur angeboten, die unbedingt notwendigen Wacht- und Schlafräume – also nicht das Versammlungszimmer und die Büros – herzustellen."[35] Behördlicherseits ist man sich demgegenüber absolut sicher, das Bugsier ihr Angebot auf dasjenige des Konkurrenten aufstocken würde, um den Zuschlag zu erhalten, und man hob hervor: „Doch wird die Herstellung der anderen Räume im Verhandlungsweg zu erreichen sein."[36]

Zudem verständigen sich die beiden beteiligten Behörden auf eine strategische Vorgehensweise im Umgang mit den beiden Pachtinteressenten. Wenn auch der Reederei W. Schuchman keine Zusage zum beantragten Bauplatz eines kombinierten Lotsen-, Büro- und Wohngebäudes direkt südlich des Leuchtturms gemacht werden würde, so sollte ihr ihrem Antrag vom 16. März 1923 entsprechen, „…die Bereitwilligkeit zur Einräumung eines Platzes für die Erbauung eines Wohn- und Bürohauses, der südlich der großen Treppe nach dem Strandpromenadenweg aussendeichs belegen ist, … bekannt gegeben (werden)."[37] Hier würde W. Schuchmann dann seine Cuxhavener Zweigniederlassung errichten können. Durch diese Zusage wäre für die Reederei sichergestellt, dass sie nicht befürchten musste, bei den Bauplatzzuweisungen insgesamt leer auszugehen. Auch im Hinblick auf Bugsier sollte ein gewisses Fingerspitzengefühl gewahrt bleiben, um sicher zu stellen, dass die Reederei „…von ihrem für das Reich und die Lotsen ungemein günstigen Angebot nicht zurücktritt, wenn sie hört, daß W. Schuchmann der Platz an der Treppe zugewiesen wird und

33 Zit.: ebenda.

34 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI B 332a24, Bugsier Reederei, Schreiben der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe an die Finanzdeputation vom 18. April 1923.

35 Zit.: ebenda.

36 Zit.: ebenda.

37 Zit.: ebenda.

sie daher deren Bewerbung um den Platz E nicht mehr zu fürchten hat…“[38]. Deshalb wird empfohlen, „… den Vertrag mit der Bugsier-Reederei- und Bergungs A.G. mit möglichster Beschleunigung abzuschließen“[39], was dann schließlich auch geschah.

3.3 Zum bestehenden Pachtverhältnis mit der Bugsier-Reederei

Die weiteren Vertragsregelungen legten fest, dass Bugsier für die Pachtfläche von nun insgesamt 2800 Quadratmetern einen Mietzins von einer halben Goldmark/qm zu entrichten habe, wobei die bestehende Inflationssituation dadurch berücksichtigt wurde, dass der zugrunde liegende Goldmark-Pachtpreis „mit dem jeweiligen Hamburger Teuerungsindex (zu) multiplizieren (sei).“[40]

Für den Monat Januar 1923 ergab sich damit eine Pacht von 224.000,– Mark, für den Monat Februar wurden bereits 542.000,– Mark veranschlagt. Ansonsten galten im Wesentlichen die Vertragsbedingungen des vorherigen Pachtvertrages zum Baugrund des Bugsierhauses. Auch wurde nochmals explizit bekräftigt, dass die Hauseingänge des zu errichtenden Gebäudes sich ausschließlich an der Südseite des Hauses befinden durften, und dass „die Kellerfenster…durch ein mit dem Mauerwerk fest verbundenes unbeschädigt zu erhaltendes Eisendrahtgeflecht von einer Maschenweite von höchstens 6 cm zu vergittern (seien).“[41] Diese Vertragsbestimmung war nun auch der Finanzdeputation offenbar außerordentlich wichtig, da die Zollgrenze unmittelbar vor dem von der Bugsier gepachteten Gelände verlief. Zudem wurde festgeschrieben, dass „im übrigen … auf die Vermietung die Bedingungen des Schreibens vom 23. Oktober 1922 Anwendung (finden würden).“[42] Dies bedeutete, dass Bugsier nach wie vor nur dazu berechtigt war, Wohnraum ausschließlich an die eigenen Mitarbeiter zu vermieten.

Die Weichen für das weitere Geschehen waren damit gestellt, und es entsteht der Eindruck, dass zwischen den Vertragsparteien bereits ein stillschweigendes Einvernehmen darüber bestand, dass, wollte sich Bugsier die hinzugepachtete Fläche tatsächlich dauerhaft sichern, dies nur auf einem Wege möglich sein würde, nämlich dadurch, dass Bugsier „im

38 Zit.: ebenda.
39 Zit.: ebenda.
40 Zit.: Pachtvertrag. Im vorangegangenen Vertrag für das Grundstück des Bugsierhauses belief sich der Pachtzins auf 20,– Mark je qm.
41 Zit.: ebenda.
42 Zit.: ebenda.

öffentlichen Interesse“ und auf eigene Kosten ein Lotsenhaus errichten würde. In dieser Vereinbarung spiegelt sich wider, dass auch die staatliche Seite sehr wohl verstand, Verhandlungen zum eigenen Vorteil erfolgreich zu führen. Zumindest hatte die Finanzdeputation im Kontext der Gespräche über den Gartenpachtvertrag mit Bugsier expliziten und ohne jedwede hanseatische Zurückhaltung darauf hingewiesen, dass der Bau eines Lotsenhauses auf dieser Fläche im öffentlichen Interesse läge, und für den Bauherrn im Rahmen dieser private-public-partnership[43] folgerichtig entsprechend positive Konsequenzen haben würde. Damit wurde Bugsier mehr oder weniger dazu gedrängt, diesen Weg zu beschreiten, um auf Dauer ihre Hand auf den begehrten Bauplatz legen zu können.

3.4 Private-public-partnership

Das Geschäftsmodell der privaten Finanzierung öffentlicher Vorhaben, gekoppelt mit der anschließenden Überlassung bestimmter Nutzungs- bzw. Verwertungsrechte an den privaten Investor, ist für die damalige Zeit noch höchst ungewöhnlich. Allenfalls war seit dem 19. Jahrhundert die Konzessionierung von Infrastrukturnetzen (Gas, Wasser, Elektrizität etc.) üblich. So beispielsweise auch im Fall der Cuxhavener Gasversorgung. In diesem Fall übernahm 1883 die private „Cuxhavener Gas-AG“ den Bau der Gasinfrastruktur, und erhielt im Gegenzug von der Gemeinde eine vertragliche Konzession zur alleinigen Vermarktung von Leucht- und Heizgas für 45 Jahre.[44]

Ob der Wink mit dem Zaunpfahl zum Bau eines im öffentlichen Interesse liegenden Lotsenhauses von der Hamburger Finanzdeputation dazu gedacht war, bei der Bugsier den Eintritt in eigene einschlägige Überlegungen zu einem doch recht aufwendigen Investment in schwierigen politischen und gesamtwirtschaftlichen Zeiten zu initiieren, oder es sich stattdessen eher um eine gewisse Verschriftlichung der bereits gemeinsam geführten Gespräche handelt, und so in erster Linie die Funktion einer vertrauensbildenden Maßnahme für das Ansinnen der Finanzdeputation haben sollte, lässt sich heute nicht mehr eindeutig nachvollziehen. Sicher hingegen ist, dass Bugsier den aufgezeigten Weg tatsächlich beschritt. Einen Weg, der sich im Nachhinein betrachtet, nicht unbedingt als ökonomischer Erfolg erweisen sollte.

43 Vgl. hierzu z. B.: https://de.wikipedia.org/wiki/Öffentlich-private_Partnerschaft (Zugriff 14.1.2020).
44 Nach: http://cuxpedia.de/index.php?title=Gaswerk (Zugriff 14.1.2020).

4. Das „Lotsenhaus“: Private-public-partnership realisiert sich

Die Tinte unter dem Pachtvertrag zur Errichtung des Geschäfts- und Wohnhauses der Bugsier vom 31.5.1923 mit Wirkung zum 1. Januar 1923 war noch kaum trocken, da erfolgte schon der nächste Schritt. Das Bestehen von Vorabsprachen zwischen der Hamburger Finanzdeputation und der Bugsier im Hinblick auf die Errichtung eines Lotsenhauses auf der als Gartenland vermieteten Fläche bestätigte, bzw. bewahrheitete sich. Noch bevor überhaupt mit dem Bau des „Bugsierhauses“ begonnen worden war, also im Juni 1923,[1] schließen die Hamburger Finanzdeputation und Bugsier ebenfalls mit Datum vom 31. Mai 1933 einen Vertrag zum Bau eines Lotsenhauses auf der im beigefügten Lageplan mit „E“ gekennzeichneten Fläche (vgl. Abb. 8) ab, die bisher als Gartenland an Bugsier verpachtet war, und zwar rückwirkend ebenfalls zum 1. Januar 1923.[2] Die Bugsier konnte sich am Ziel ihrer Wünsche wähnen, auch wenn die Kosten, die hierfür getragen werden mussten, immens waren. Dies zeigt sich deutlich in den Regelungen des abgeschlossenen Pachtvertrages, die mit der Übernahme der Verpflichtung, ein Lotsenhaus zu errichten, verbunden waren.

Was man sich damit hatte aufbürden lassen, erschließt sich aus einer Analyse der Bestimmungen dieses Vertragswerkes.

4.1 Der Pachtvertrag und seine Regelungen

Zunächst einmal entsprach es den allgemeinen Verpachtungsgepflogenheiten der Finanzdeputation, dass auch der Staatsgrund an der Elbstraße zur Errichtung eines Lotsenhauses an die Bugsier für den üblichen Zeitraum vom 25 Jahren vermietet wurde, und zwar „vom 1. Januar 1923 bis zum 31. Dezember 1947.“[3] Eine Verlängerung dieser Pachtzeit um jeweils weitere 10 Jahre bei gleichen Bedingungen wird in § 12 des Vertrages in Aussicht gestellt. Die Regelungen der §§ 1-3 haben es dann allerdings in sich. Dort wird der Sachverhalt des „öffentlichen Interesses“, unter dem die Pachtfläche überhaupt erst an Bugsier abgegeben werden konnte, inhaltlich mit denjenigen Bedingungen ausformuliert, die die Reederei zu erfüllen hatte:

1 Vgl. die baupolizeiliche Notiz vom 28. Juni 1923 „Mit dem Neubau des Kontor- und Wohnhauses ist begonnen worden.“ Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294, Aktennotiz Bauamt Cuxhaven, AZ. SC 1093/2.

2 Vgl. Pachtvertrag vom 31. Mai 1923. Quelle: ebenda, AZ A 2760.

3 Zit.: ebenda. Pachtvertrag „Lotsenhaus“ vom 31.3.1923.

In § 1 heißt es:

> Die Mieterin ist verpflichtet auf erstes Anfordern der Deputation für Handel,
> Schiffahrt und Gewerbe auf dieser Fläche auf eigene Kosten ein Lotsenwachthaus in einfacher Ausführung zu errichten. Dieses Lotsenwachthaus muß enthalten:
> - einen Lotsenwachtraum von mindestens 25 qm,
> - zwei Schlafzimmer von je 12 qm,
> - einen Sitzungssaal, in welchem Platz für 44 bis 50 Lotsen ist,
> - einen Waschraum mit fester Waschvorrichtung,
> - zwei Büroräume,
> - eine Toilette.[4]

§ 2 bestimmte unter anderem, dass „mit dem Bau…nach erhaltener Aufforderung sofort zu beginnen (sei) und er muß ohne Verzug vollendet werden.“[5]

Doch damit nicht genug. Im Hinblick auf die Frage, welche Miete die Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe für die Unterbringung der Lotsen in dem auf Kosten der Bugsier zu errichtenden Lotsenhaus zu tragen hätte, wird deutlich, worauf sich die Bugsier AG letztendlich eingelassen hatte. Die Finanzdeputation hatte schlichtweg die Bedingungen, unter denen für sie der Abschluss eines Pachtvertrages in Frage kam, diktiert.

Dementsprechend wurde in § 3 dieses Vertrages bestimmt: „Nach der Fertigstellung sind die Räume dem hamburgische Staat bzw. dem deutschen Reich zur Unterbringung der Lotsen dauernd **unentgeltlich** zur Verfügung zu stellen.“[6]

Eine gewisse Relativierung dieser Bestimmung enthielt der weitere Vertragstext dahingehend, dass der Bugsier das Recht zugestanden wurde, die Räumlichkeiten des Hauses in dem Falle „für eigene Zwecke zu benutzen oder sie anderweitig zu vermieten“[7], falls „…die Räume für öffentliche oder staatliche Zwecke nicht mehr benutzt werden…“[8].

Betrachtet man es realistisch, so dürfte diese Vertragspassage dennoch eher plakativen Charakter gehabt haben. Bugsier schien zwar eine Option eingeräumt worden zu sein, aber diese war eher hypothetischer Natur. Nach wie vor würde es letztendlich in der Hand des staatliche Vertragspartners liegen, nach Gut Dünken und im eigenen Interesse darüber entscheiden zu können, ob und für welchen Zweck von einem öffentlichen bzw. staatlichen Interesse gesprochen werden würde und ob dieses gegeben sei oder nicht. Für alle Beteiligten präsentierte sich diese Regelung zumindest vertragsoptisch höchst ausgewogen und akzeptabel,

4 Zit.: ebenda.
5 Zit.: ebenda.
6 Zit.: ebenda. Hervorhebung durch den Verfasser.
7 Zit.: ebenda.
8 Zit.: ebenda.

und dürfte nach außen hin, insbesondere für die Gesellschafter der Bugsier AG, von Bedeutung gewesen sein.

Allerdings sollte der Bauherr, die Bugsier AG, in dieser public-private partnership in finanzieller Hinsicht nicht gänzlich leer ausgehen. Man gestand ihr zu, „für den Sitzungssaal und die 2 Büroräume … von den Lotsen eine Miete zu erheben.“[9] Einschränkende Rahmenbedingung war allerdings, dass diese Miete angemessen sein sollte und „…durch Vermittlung der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe zwischen Mieterin und den Lotsen vereinbart werden (müßte)“.[10] Wiederum behielt mithin die Vermieterin des Pachtlandes, die Finanzdeputation, das Heft des Handelns letztendlich in der eigenen Hand.

Die weiteren pachtvertraglichen Regelungen kamen dann allerdings tatsächlich der Reederei Bugsier zu gute.

Zumindest wird der Bugsier zur Refinanzierung ihres Lotsenhaus-Investments zugebilligt, dass sie „in dem zu errichtenden Gebäude einige Räume einrichten (könne), die als Kontor vermietet werden dürfen.“[11] Dies betrifft im Wesentlichen letztendlich nur die im Hochparterre gelegenen Räumlichkeiten, sowie eine kleine Wohnung im Dachgeschoß des Hauses.

Einschränkend wird zudem allerdings vertraglich festgelegt, dass „die Auswahl der Mieter… der Genehmigung der Deputation für Handel, Schiffart und Gewerbe (bedürfe)“[12], die allerdings nur versagt werden könne, „…wenn die Gefahr besteht, das die Mieter auf die Lotsen einwirken könnten.“[13] Diese Regelungen des § 3 des Pachtvertrages hatten einen höchst brisanten Hintergrund und wichen entschieden von der zunächst im Vertragsentwurf vorgesehenen Regelung ab. Dort war im § 3 nämlich formuliert worden: „Im übrigen wird es der Mieterin gestattet, in dem zu errichtenden Gebäude einige Räume für sich miteinzurichten.“[14] Auf die Brisanz dieser Formulierung hatte Oberhafenmeister Berg von der Marineverwaltung Cuxhaven in seinem Schreiben vom12. Mai 1923 an die Finanzdeputation Hamburg aufmerksam gemacht und sich entschieden für eine dringlich erforderlich Veränderung des seines Erachtens problematischen Vertragstextes eingesetzt.[15] Die Veränderungsnotwendigkeit der monierten Vertragspassage hatte Berg folgendermaßen begründet:

9 Zit.: ebenda, § 3.

10 Zit.: ebenda.

11 Zit.: ebenda.

12 Vgl.: ebenda.

13 Zit.: ebenda.

14 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-#SVI B332a24 Bugsier-Reederei. Vertragsentwurf, Anlage zum Schreiben der Finanzdeputation an das Dep. F. Handel, Schiffahrt u. Gewerbe vom 7. Mai 1923.

15 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI B332a24, Bugsier-Reederei, Schreiben der Marineverwaltung an die Finanzdeputation vom 12.5.1923.

> Es ist den beiden konkurrierenden Bergungsfirmen und dem Vertreter der Lotsen hier ausdrücklich erklärt worden, daß die Lotsen, wenn sie zusammen mit einer der Beiden in ein und demselben Gebäude, das noch dazu auf deren Kosten erbaut wurde, untergebracht würden, beeinflußt werden würden, für diese Bergungsfirma Reklame zu machen. Dies müßte zu Beschwerden der andern Bergungsfirmen … führen und sei daher zu vermeiden.[16]

Des Weiteren weist Berg auf eine zusätzliche Problematik hin, die aus der Büro-Eigennutzung von Räumlichkeiten durch die das Lotsenhaus erbauende Reederei entstehen würden:

> Aber auch der Zollverwaltung würde bei Aufrechterhaltung dieses Absatzes der Ziffer 3 eine Handhabe gegeben werden, Forderungen ihrerseits zu stellen, denn wie bereits mit Schreiben vom 25. April 23 – 13120 ausgeführt ist, hat die Deputation von deren vorheriger Bewilligung nur absehen können, weil es sich um ein Dienstgebäude für Lotsen, die auf Zollinteresse vereidigt sind, handelt. Würden der Bugsier … Räume überlassen, so ändert sich der Charakter des Gebäudes. Die Übergehung der Zollverwaltung ließe sich dann nicht mehr rechtfertigen.[17]

Infolge dieser Einwendungen wurde, wie bereits dargelegt, der § 3 des Mietvertrages nun so gestaltet, dass eine Eigennutzung von Büroräumen im Lotsenhaus durch die dieses erbauende Reederei ausgeschlossen war, demgegenüber eine Vermietung an Dritte mit Einwilligung der Finanzdeputation ermöglicht wurde.

4.1.1 Exkurs: Die Zollverwaltung und der Lotsenhausneubau

Wie ernst und genau es die Zollverwaltung mit ihren hoheitlichen Aufgaben und Pflichten nahm, lässt sich anhand der umfangreichen Einlassungen bzw. Stellungnahmen verdeutlichen, die von dieser Behörde im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau eines Lotsenhauses auf einem Gelände direkt südlich des Leuchtturms abgegeben wurden.

Zunächst einmal hatte sich die Zollverwaltung bereits bei den Überlegungen zum Ausweis eines Bauplatzes für das geplante Wohngebäude der Bugsier-Reederei dagegen gesträubt, dass dieses überhaupt auf einer Parzelle in der Nähe der Alten Liebe errichtet werden könnte. Man hatte sich gegen einen Platz beim Telegraphenamt sowie direkt südlich hinter dem Leuchtturm ausgesprochen, da sich diese im „Zollausland“ bzw. zum Teil im Zollausland befinden würden.[18] Und auch mit einer Zustimmung zu dem Gelände, auf dem dann das Bugsierhaus errichtet wurde, hatte sich die Zollverwaltung äußerst schwer getan.

16 Zit.: ebenda.

17 Zit.: ebenda.

18 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI B332a24, Bugsier-Reederei. Protokoll der Vollversammlung der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe, Hamburg 12.9.1922.

Als es nun um das Lotsenhaus ging, wurde die Sachlage noch weitaus komplexer. Worum es im Einzelnen ging, lassen die Berichte erkennen, die das Zollamt Cuxhaven dem Landesfinanzamt Unterelbe, Abt. f. Zölle u. Verbrauchssteuern, zukommen ließ. Es geht um die Ergebnisse einer Besprechung des Zollamtes mit Otto Hoyer, dem Architekten des Lotsenhauses, vom 13. Oktober 1923,[19] in dem die Gesamtthematik detailliert erörtert und Lösungsmöglichkeiten für die Problematik aus „Zollsicht" präsentiert werden. Das Protokoll der Besprechung umfasst insgesamt fünf Themenfelder. Zunächst wird dargelegt, dass infolge des Baufortschritts des Lotsenhauses, hier der bereits fertiggestellten Fundamentplatte, „die für Zollaufsichtszwecke günstigere Lage des Hauseingangs nach Süden … nicht mehr zu erreichen (sei)…"[20]. Es wird hierzu jedoch in Aussicht gestellt, den hinteren Ausgang an der Westseite des Hauses zuzumauern, „sodass der gesamte Verkehr nach und von dem Lotsenhaus sich nur an einer Stelle abwickelt."[21] Betrachtet man diesen Vorschlag in funktionaler Hinsicht, also bezüglich der Bedürfnisse der Lotsen und derjenigen der sonstigen Mieterschaft des Lostsenhauses, d. h. dem Büro- und Publikumsverkehr der Schiffsmakler (Thode & Dieck) etc., so kann man zum Vorschlag der Zollverwaltung nur irritiert mit dem Kopf schütteln. Während das Hauptbedürfnis der Lotsen im Alltagsgeschäft darin bestand, ihre Mannschaft bei Tag, Nacht und jedweder Witterung von und auf die zu lotsenden Schiffe zu bringen und hierbei die in den Kellerräumen des Lotsenhauses verfügbare Infrastruktur (Ölzeugraum, Umkleide, Reinigung/Waschen, „Teeküche") zu nutzten, so waren die Ansprüche im Hinblick auf den Hauszugang für „normale" Bürokundschaft ganz anders geartet. Diesen ging es einfach nur darum, in der üblichen eleganten Geschäftskleidung die Büros aufsuchen zu können. Von daher war eine funktionale Trennung der Hauszugänge höchst sinnhaft. Einerseits, wie geplant, über einen repräsentativen Hauptzugang für den Büro- und Publikumsverkehr von der Elbstraße her und andererseits für die Versetzmannschaften der Lotsen über einen Nebeneingang, und zwar auf der Rückseite des Gebäudes gelegen, mit direktem Zugang zu den Kellergeschoßräumlichkeiten. Der Zoll machte hiergegen allerdings kontrolltechnische Schwierigkeiten geltend.

Als zweites Problemfeld benannte die Zollverwaltung die freie Zugänglichkeit sowohl des „Bugsierhauses", als auch des Lotsenhauses für Jedermann. Deshalb schlug man eine Einzäunung der Gebäude vor, sowie eine Vergitterung der Kellerfenster.[22]

Dies schien der Zollbehörde allerdings noch nicht zu genügen. Sie forderte darüber hinaus folgendes:

19 Vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig.371-8 II-SVI B332a24, Abschrift Zollamt 3.10.1923.
20 Zit.: ebenda.
21 Zit.: ebenda.
22 Vgl.: ebenda unter 2.).

> 3.) Auch die vorgenannten Massnahmen ermöglichen noch keine ausreichende Grenzaufsicht…. Es ist daher weiter angeregt worden, den Boden neben den Häusern in der Weise zu planieren, dass das Gelände südlich des Hauses D (des Bugsierhauses, d. Verf.) nach der Elbstrasse zu abfällt, und dasjenige östlich des Hauses um 20 cm tiefer gelegt wird.[23]

Bei diesen Forderungen, so ist zu kommentieren, dürfte der Zollbehörde völlig aus dem Blick geraten sein, dass sie es mit Anwesen und Bebauungen zu tun hatte, die vor dem Deich lagen, also im höchsten Maße sturmflutgefährdet waren, und deren Sicherheit durch Geländeabsenkungen zusätzlich massiv gefährdet würden.

Aber die Zollbehörde sah sich noch in weitere Probleme verstrick, insbesondere, was ihre Zoll-Kontrollpunkte betraf. Hier forderte sie eine Verlegung des bisherigen Wachpostens, „… weil die örtliche Besichtigung ergab, (dass, d. Verf.) von hier aus selbst bei Tage der Hauseingang nur sehr unvollkommen und bei Nacht schon mit Rücksicht auf das Fehlen einer Strassenbeleuchtung hier überhaupt nicht unter Aufsicht genommen werden kann.“[24] Der Beobachtungspukt wird daher mehr in die Nähe des Hauses D … zu verlegen sein, wobei allerdings zu bemerken ist, dass die Uebersicht über den Fussgängerverkehr auf dem Wege vom Leuchtturm über Seepavillon nach dem Strande und der Elbstrasse (Auslandsverkehr) und denjenigen aus dem Restaurant Seepavillon (Inlandsverkehr) erschwert wird. Letzteres im Zollinlande belegene Bierlokal wird im Sommer viel besucht, und es ist für den Grenzbeamten häufig sehr schwer, zu unterscheiden, ob die Fussgänger aus der genannten Wirtshaft oder von der Alten Liebe (Zollausschlussgebiet) kommen.[25]

Für diese recht vertrackte Situation, die der Zollverwaltung augenscheinlich schweres Kopfzerbrechen bereitete, fand der Architekt des Lotsenhauses eine offenbar wohlwollend aufgenommene Lösung, und zwar dahingehend, dass er anbot, „…an jeder zollseitig gewünschten Stelle einen kleinen heizbaren Raum für die Grenzbeamten kostenlos herrichten zu lassen.“[26]

Man mag dieses Angebot werten, wie man möchte. Offenkundig besaß der Architekt der Bugsier-Reederei ein sehr feines Gespür dafür, wie mit der Zollbehörde am besten umzugehen sei, und augenscheinlich fehlte es ihm in Hinblick auf behördliche Institutionen und ihre Denkmuster auch nicht an einer gehörigen Portion Ironie.

Dem Zollamt brannte allerdings noch ein weiteres Problemfeld unter den Nägeln. Und zwar verband eine kleine Brücke das Gelände des Tonnenhafens, auf dem auch das damalige alte Wachhaus der Lotsenschaft stand, mit der Elbstraße und der Alten Liebe.

23 Zit.: ebenda.
24 Zit.: ebenda.
25 Zit.: ebenda.
26 Zit.: ebenda.



Abbildung 37a: Die „kleine Brücke" über die Einfahrt zum Ewerhafen (Piepers Loch)[27]

Diese Behelfsbrücke überspannte die Zufahrt zum Ewerhafen (Piepers Loch) und diente u. a. auch den Lotsen dazu, von ihrem Wachthaus auf kürzestem Wege an die Alte Liebe zu ihrem Versetzdampfer zu gelangen. Die Zufahrt zum Ewerhafen sollte im Rahmen von Hafenausbaumaßnahmen nun verbreitert werden und zwar unter ersatzlosem Abriss der bisherigen Brücke. Dieses Vorhaben stieß bei der Zollverwaltung auf allergrößte Bedenke, so dass sie infrage stellte, ihrer Grenzaufsichtspflicht nachkommen zu können:

> Bisher ist davon ausgegangen, dass eine kleine Brücke zwischen Tonnen- und Ewerhafen keinesfalls in Fortfall kommen soll. Sie ist für Grenzaufsichtszwecke von besonderer Bedeutung, weil dem bei p postierenden Grenzbeamen Gelegenheit gegeben werden muss, auch nach dem gegenüberliegenden, mit dem alten Lotsenwachthause und den Arsenalgebäuden bebauten Gelände zu gelangen und den Fussgängerverkehr beim

27 Postkartenansicht von 1911. Verlag Albert Angelbeck, Hofphotogr. Cuxhaven. Abgebildet wird der Hafenbereich im Umfeld der Alten Liebe. Hinter dem Ewerhafen ist im linken Bildbereich der Seepavillion zu erkennen. Bildmittig befindet sich der Leuchtturm. Rechts daneben schließt sich das ockerfarbene Gebäude der Telegraphenstation, sowie der direkte Bereich der Alten Liebe an. Zwischen Ewerhafen und Tonnenhof verläuft auf der Deichkuppe der „Schwarze Weg", der in die „kleine Brücke" mündet. Im Bild beides als breite weiße Linie gut zu erkennen. Diese verbindet das Gelände des Tonnenhofes mit dem gegenüberliegenden Hafenbereich, in dem Richtung Alte Liebe auch die Lotsenversetzboote stationiert sind. Das Lotsenwachhaus, ein Backsteingebäude mit spitzem Giebel, ist seeseitig ausgerichtet am vorderen Ende des Tonnenhof positioniert. Vom Lotsenwachhaus aus können über die „kleine Brücke" die gegenüberliegende Hafenseite, und damit die Liegeplätze der Lotsenversetzboote fußläufig auf schnellstem Wege erreicht werden.

> sogenannten Schwarzen Weg zu beaufsichtigen. … Nach der mir heute gewordenen Auskunft möchte die Wasserbaudirektion allerdings die Herrichtung bezw. Verlängerung der kleinen Brücke zwischen Tonnen- und Ewerhafen vermeiden und den Landvorsprung auf der südlichen Seite der Häfen fortbaggern, sodass die Einfahrt in den Ewerhafen verbreitert wird.[28]

Die Konsequenz des Wegfalls der Behelfsbrücke stellt das Zollamt als dramatisch dar und führt dies umfänglich und detailliert aus: „Diese Veränderung ist für die Zollverwaltung von erheblicher Bedeutung, und würde eine anderweitige Grenzsicherung an dieser Stelle erforderlich machen.“[29] Welche dies sein müsste, besagt die folgende Textpassage:

> Wenn der auf p bezw. m postierende Grenzbeamte wegen Wegfallens der Brücke keine Möglichkeit mehr hat, … nach dem gegenüberliegenden Gelände zu gelangen und den allerdings äusserst geringen Personenverkehr auf dem sogenannten Schwarzen Weg (d. i. der Weg am westlichen Rand des mit dem alten Lotsenhause und den Arsenalgebäuden besetzten Geländes) zu beaufsichtigen, dann muss hier ein besonderer Postierungspunkt eingerichtet werden, der 4 neue Beamtenstellen erfordert.[30]

Dass diese Idee unter den aktuellen fiskalischen Gegebenheiten der damaligen Weimarer Republik selbst der Zollverwaltung wenig realistisch erschien, belegt deren weitere Einlassung. „Soll aber die unter den jetzigen Verhältnissen voraussichtlich beim Finanzministerium auf erhebliche Schwierigkeiten stossende Beamtenvermehrung vermieden werden, bleibt nach meiner Ansicht nur übrig, den sogenannten Schwarzen Weg aufzuheben…“.[31] Und der berichterstattende Beamte des Zollamtes fährt in seinen diesbezüglichen Überlegungen fort:

> Die Sicherung der Zollgrenze längs des Schwarzen Weges, die z. Zt. durch den Postierungsbeamten bei p und durch eine nur etwa 1 m hohe hölzerne Planke mit 6 cm Zwischenräumen hergestellt wird, könnte dann an dem nördlichen und südlichen Ende des Weges … zweckmäßig noch durch zwei sogenannte Sonnen geschehen, das sind halbkreisförmige, in das Wasser reichende mit Stacheldraht oder kräftigen Nägeln versehene hölzerne Abschlussvorrichtungen.[32]

Nach all diesen detaillierten Überlegungen zu den Erfordernissen für und zur Regelung der Zollaufsicht bei Wegfall der Brücke über den Einlass zum Ewerhafen kommt die Zollverwaltung dennoch zu einer versöhnlich klingenden Schlussfolgerung: „In Berücksichtigung der vorseitigen Aenderung möchten die zollseitigen Bedenken gegen das Bauvorhaben fallen zu lassen und versuchsweise die Ueberwachung des Verkehrs durch das vorhandene Grenzaufsichtspersonal, also ohne Beamtenvermehrung, auszuführen sein.“[33] Man bot mithin an,

---

28 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig.371-8 II-SVI B332a, Abschrift Zollamt 3.10.1923.

29 Zit.: ebenda.

30 Zit.: ebenda.

31 Zit.: ebenda.

32 Zit.: ebenda.

33 Zit.: ebenda.

ohne zusätzliche Personalstellen auszukommen und die Grenzüberwachung dennoch sicherstellen zu können.

Demgegenüber machte man allerdings ein weiteres Problem aus, nämlich, dass „…das Erdgeschoss des neuen Lotsenhauses an Privatfirmen als Geschäftskontor vermietet werden soll.“[34] Mithin an einen Personenkreis und deren Geschäftspartner, die nicht auf das Zollinteresse vereidigt seien. Dies sei nur zu kontrollieren, wenn „…den im Hause verkehrenden, nicht auf das Zollinteresse vereidigten Personen zur Pflicht gemacht werde, unter allen Umständen beim Hin- und Rückweg an den Grenzposten vorbeizugehen.“[35]

Man mag sich diese Bedingung im Kontext des alltäglichen Geschäftsverkehrs einer Schiffsmaklerfirma vorstellen. Nicht nur die Mittarbeiter, einfachen Bediensteten und Lieferanten, sondern auch die hochgeschätzte honorige Kundschaft wäre immerzu irgendwelchen Zollkontrollen ausgesetzt. Ein geradezu geschäftsschädigender und unhaltbarer Zustand. Trotz alledem kommt der zuständige Beamte Petersen des Zollamts Cuxhaven zu einem für die Nutzung des auf Kosten eines Privatinvestors im öffentlichen Interesse errichteten Lotsenhauses vernichtenden Endergebnis:

> Gegen diese beabsichtigte Vermietung von Räumen des Lotsenhauses an Geschäftsfirmen bestehen die ernstesten zollseitigen Bedenken, da die von der Deputation empfohlenen Sicherungsmassnahmen wirkungslos sind. Wie bereits in meinem Vorberichte ausgeführt, ist der Anreiz und die Gelegenheit zum Schmuggeln gerade an dieser Stelle sehr gross.[36]

Und um seiner Aussage ein möglichst hohes Gewicht zu verleihen, scheut der Berichterstatter nicht einmal davor zurück, darauf zu verweisen, dass „selbst auf das Zollinteresse vereidigte Personen der Versuchung des Schmuggelns unterlegen seien, wie frühere Straffälle, u. a. die beigefügten Akten Gerts, Heuck und Jacobi, dartun.“[37]

Um die Position der Zollverwaltung im genannten Fall festzulegen, lädt das Landesfinanzamt Unterelbe, Abt. f. Zölle u. Verbrauchssteuern als vorgesetzte Dienstelle und unter ausdrücklichen Bezug auf den Bericht des Zollamtes Cuxhaven alle Beteiligten zu einer mündlichen Besprechung für den 25. Oktober 1923 nach Hamburg ein, „… um dabei alle auftretenden Zweifelsfragen und Bedenken endgültig zu regeln.“[38]

Das Ergebnis ist für das bedenkentragende Zollamt Cuxhaven ernüchternd. Das Landesfinanzamt stimmte der Errichtung eines Lotsenhauses durch die Bugsier-Reederei ohne

34 Zit.: ebenda.

35 Zit.: ebenda.

36 Zit.: ebenda.

37 Nach: ebenda.

38 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI, B332a24, Bugsier Reederei, Schreiben des Landesfinanzamtes Unterelbe vom 20. Oktober 1923.

sonderliche Auflagen zu. Einzig die Kellerfenster des Gebäudes müssen mit einem Metallgeflecht in der Abmessung 6 cm auf 6 cm versehen werden.

4.1.2 Die weiteren Vertragsinhalte des Pachtvertrags

Kommen wir nun auf die Regelungen des Pachtvertrages zur Errichtung des Lotsenhauses zurück.

Zu den üblichen und damit standartmäßig verwendeten Vertragsformulierungen der Finanzdeputation gehörte auch hier wieder die ebenfalls in § 3 des Pachtvertrages enthaltene Passage, dass die Pläne des Hauses sowohl der Baupflegekommission, als auch der Landesherrschaft Ritzebüttel zur Genehmigung vorzulegen, und allen von diesen Behörden gemachten Auflagen, „…namentlich auch hinsichtlich der Größe und der Höhe des Gebäudes…“[39] nachzukommen sei.

Dass es sich bei dieser Vertragsbestimmung nicht um eine mehr oder weniger unbedeutende Nebensächlichkeit handelte, erschließt sich kaum auf den ersten Blick. Während die Bugsier-Reederei und ihr Architekt Otto Hoyer in dieser Hinsicht bei der Errichtung des Bugsier- und des Lotsenhauses sich offenbar vertragsgemäß verhielten und demzufolge auf keinerlei Schwierigkeiten stießen, war dies bei der Baubeantragung für das „Haus Seefahrt“ der Reederei W. Schuchmann durch ihren Cuxhavener Architekten Küchenmeister ganz anders. Diesem kam nämlich der formale Fehler einer Nichteinbindung der Baupflegekommission bei seinem Bauvorhaben teuer zu stehen. Hierauf wird später noch explizit zurückzukommen sein.[40]

Die Vertragsbestimmungen des Pachtvertrages zwischen der Finanzdeputation und der Bugsier-Reederei regelte bezüglich des Lotsenhauses im weiteren das Folgende.

Positiv schlug für die Bugsier der in § 4 des Pachtvertrages geregelte Sachverhalt des zu entrichtenden Mietzinses für das Pachtland zu Buche. Hierzu heißt es:

„Die jährliche Miete für die vermietete Fläche beträgt M 604,– multipliziert mit dem jeweiligen hamburgischen Lebensmittelteurungsindex.“[41] Bei einer Pachtfläche von 1.208 qm sind dies gerade einmal eher symbolische 0,5 Mark/qm. Und um dies zu unterstreichen, wurde der Bugsier vertraglich zudem zugesichert, dass, solange das Gebäude „…durch den hamburgischen Staat oder durch das deutsch Reich genutzt (würde),…von der Erhebung dieser Miete abgesehen (würde).“[42]

39 Vgl.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294, Pachtvertrag „Lotsenhaus“ vom 31.3.1923.
40 Vgl.: Kapitel „Haus Seefahrt“.
41 Zit.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294, Pachtvertrag „Lotsenhaus“ vom 31.3.1923.
42 Nach: ebenda, § 4.

Des Weiteren kam die Regelung hinzu, dass „die innere, dekorative Instandhaltung der Räume…“[43] bei den Benutzern läge. Auch dies wiederum ein Sachverhalt, der die Bugsier als zukünftige Errichterin des Gebäudes entlastete. Auch mussten die Benutzer gemäß des § 7 des Pachtvertrages „…die Kosten der Beheizung und der Beleuchtung tragen.“[44] Demgegenüber hatte Bugsier, wie zuvor auch bei ihrem Wohngebäude, den nicht bebauten Flächenteil „… mit gärtnerischen Anlagen zu versehen“[45] und das Grundstück einzufrieden.[46]

Von zentraler Bedeutung erweisen sich nun allerdings die Regelungen, die in § 15 des Pachtvertrages im Hinblick auf die Beendigung des Mietverhältnisses getroffen werden. War es bisher so, dass Bugsier den Platz in diesem Falle geräumt und entschädigungslos zurückzugeben hatte, so sollte nun eine auf den ersten Blick und nach außen hin deutlich konziliantere Regelung Platz greifen:

„Bei der Beendigung des Mietverhältnisses“, so die Formulierung in § 12 des Vertrages, „hat die Mieterin nach Wahl der Finanzdeputation entweder das Gebäude dem Staate käuflich zum angemessenen Preise zu überlassen oder den Platz völlig geräumt zurückzuliefern.“[47] Dennoch war festgeschrieben, dass die Finanzdeputation in jedem Fall Herr des Verfahrens bleiben und nach eigenem Gutdünken dann würde entscheiden können, wie zu verfahren sei. Hieran ändert auch wenig, dass sie sich darauf verpflichtet hatte, „von dem Rechte, die Räumung zu verlangen…“[48], nur dann gebrauch machen zu wollen, wenn „…ein zwingendes staatliches Interesse es erfordert.“[49] Aber auch dies war wiederum eine Regelung mit großem Interpretationspotential zugunsten der Finanzdeputation.

Alles in Allem war es der Bugsier, wenn auch mittels erheblicher Anstrengungen und ökonomischer Belastungen gelungen, sich nun über eine private-public-partnership[50] durch Erbauung eines im öffentlichen Interesses liegenden Lotsenhauses den Zugriff auf das immer angestrebte Baugelände direkt landseitig vor dem Leuchtturm zu sichern und damit jedwede Konkurrenz, insbesondere in Hinblick auf die Reederei W. Schuchmann, auszustechen.

Was der Bauherrin des Lotsenhauses blieb, war zukünftig ein Gebäude, welches ihr von den Räumlichkeiten her ermöglichen würde, die Fläche des Hochparterres von etwa 110 m² sowie eine kleine Wohnung für eine Hausangestellte der Lotsen im Dachgeschoss von etwa

43 Zit.: ebenda, § 5.
44 Zit.: ebenda, § 7.
45 Zit.: ebenda, § 6.
46 Vgl.: ebenda, § 8.
47 Zit.: ebenda § 12.
48 Zit.: ebenda.
49 Zit.: ebenda.
50 Mit dieser Art der Kooperation zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft zur Finanzierung eines Bauprojektes zählt das Cuxhavener Lotsenhaus zu den wenigen, ganz frühen bisher nachgewiesenen Beispielen für eine öffentlich-private Partnerschaft. Vgl.: https://de.wikipedia.org/wiki/Öffentlich-private_Partnerschaft (Zugriff 24.11.2019).

50 m² zu vermieten. Die restlichen Flächen fielen in staatliche, bzw. Lotsenhände. Mochten sich diese Vertragsbedingungen unter ökonomischen Gesichtspunkten auf den ersten Blick auch nicht als besonders attraktiv darstellen und es objektiv betrachtet auch nicht sein, so ergaben sich aus der unmittelbaren Nähe zur Lotsenschaft aber durchaus auch mögliche Vorteile, und zwar für das Bergungsgeschäft der Bugsier. Denn in Hinblick auf das Bergen von Havaristen oder Schlepperassistenz ging es um Schnelligkeit. Wer als Erster über einschlägige seriöse Informationen verfügte, der vermochte unverzüglich zu reagieren und konnte alle Maßnahmen ergreifen, um schnellstmöglich auf See vor Ort zu sein. Dies aber bedeutete, den verbindlichen Gepflogenheiten im Bergungsgeschäft entsprechend, das Recht erworben zu haben, die Konkurrenz auszustechen und dem Havaristen kostenpflichtige Hilfeleistungen anzubieten. Die Nähe zur Lotsenschaft, bei der ohne Frage sämtliche Informationen zum Schiffsverkehr und dem Geschehen auf See vorrangig eingingen, konnte sich mithin als möglicher Wettbewerbsvorteil im Bergungs- und Schleppgeschäft erweisen. Darüber hinaus waren es die Lotsen, die von den ein- bzw. auslaufenden Schiffen angefordert werden mussten, um diese durch die schwierigen Elbmündungs- bzw. Nordseegewässer zu navigieren. Ein derartiger Überblick über sämtliche Schiffsbewegungen war auch für Schiffsmakler höchst vorteilhaft, da diese ihre Versorgungsdienstleistungen so frühzeitig zu planen vermochten. Von daher verwundert es nicht, dass die Erstmieter der Hochparterreetage des Lotsenhauses Schiffsmaklerfirmen waren, und zwar von 1924 bis zum Jahr 1930 die Firma Thode & Dieck, Schiffs- und Assekuranzmakler und Havarie-Kommissariat,[51] sowie zudem der Schiffsmakler Wilhelm Eickhoff.



Abbildung 38:
Lotsenhaus mit dem Firmenschild „Thode & Dieck“[52]

51 Vgl. hierzu die Adressbücher für Cuxhaven und das Amt Ritzebüttel im Stadtarchiv Cuxhaven. Zudem: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI, B332a24 Bugsier-Reederei, Schreiben der Bugsier an die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 24.10.1923.

52 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Bild Sig. 22eb-14270.

Am Rande kann an dieser Stelle angemerkt werden, dass die durch die Maklerfirma Thode & Dieck am Lotsenhaus angebrachte Firmenbeschilderung zu Problemen sowohl mit der Baupolizei, als auch mit dem Baupflegebureau des Amtes Ritzebüttel geführt hatte. Zu vermuten ist, dass die konkurrierende, im Nachbargebäude der Reederei Schuchmann ansässige Maklerfirma Peter Hein hier ihre Hände im Spiel gehabt haben könnte. Man dürfte sich nur zu gut daran erinnert haben, mit welchen Schwierigkeiten zu rechnen war, wenn es um den Verstoß gegen formale Bestimmungen des Pachtvertrages mit der Finanzdeputation bzw. der Bauplanungskommission ging. Architekt Küchenmeister konnte im Hinblick auf die Auflagen durch die Baupflegekommission, den verhängten Baustopp und die verordnete/erzwungenen Veränderungen seiner Baupläne für das „Haus Seefahrt" ein Lied davon singen.

Andererseits besteht durchaus auch die Möglichkeit, dass die ebenfalls im Lotsenhaus untergebrachte Schiffsmaklerfirma Eickhoff & Co. den Stein ins Rollen brachte, der die Behörden bezüglich der ungenehmigten „Reklamebeschriftung" von Thode & Dieck tätig werden ließ. Flächen für das Anbringen auch ihres Firmennamens als weitere Fassadenbeschilderung waren für Eickhoff & Co., ohne die Hauptbestimmung des Hauses in seiner Zweckbestimmung als „Lotsenhaus" auch nach außen hin vorrangig erkennbar bleiben zu lassen, letztlich nicht mehr vorhanden. Von daher bot es sich an, zumindest zu versuchen, dies auch dem Konkurrenten Thode & Dieck nicht zu ermöglichen. Wie dem auch gewesen sein mag, und wer letztendlich seine Hände im Spiel gehabt hatte, um auf die ungenehmigte Hausbeschilderung hinzuweisen; die auf den Sachverhalt aufmerksam gewordene Behörde wurde tätig. Den bisherigen Erfahrungen nach konnte dies für die Betroffenen eigentlich nichts Gutes bedeuten.

Per Bescheid an Thode & Dieck vom 17. Dezember 1925 wurde amtlicherseits dann auch erwartungsgemäß festgestellt, dass am Lotsenhaus „…eine Reklametafel ohne polizeiliche Genehmigung angebracht worden (sei)".[53] Es wurde dann bemängelt: „Die Reklametafel befindet sich auf Staatsgrund im Geschützen Gebiet und Denkmalschutzgebiet und ist die Anbringung derselben anzeigepflichtig."[54] Und das Schreiben mündete in der strafbewährten Aufforderung, die erforderliche Anmeldung innerhalb einer Woche beim Amt Ritzebüttel einzureichen. Von einer Entfernung, wie eigentlich zu erwarten gewesen wäre, war überraschender Weise hingegen nicht die Rede. Bereits wenige Tage später, d. h. am 12. Dezember 1925, liegt dem Amt Ritzebüttel ein entsprechender Bauantrag von Thode & Dieck vor, begleitet mit einem Schreiben an die Baupolizei, in dem bestätigt wird, dass man an der Fassade des Lotsenhauses in Großbuchstaben „Thode u. Dieck Schiffs- u. Assekuranzmakler Lloyds Sub Agency" angebracht habe. Das Baupflegebureau fordert daraufhin die Übersendung

53 Zit.: Bauamt Cuxhaven, Bauakten. Bescheid an die Firma W. Schuchmann vom 17. Dezember 1925.
54 Zit.: ebenda.

einer Zeichnung der Gebäudefassade mit Darstellung der „Rekklame-Inschrift“ an und erhält am 5. März 1926 schließlich eine Photographie („Lichtbild“) der Hauswand mit ihrer Beschriftung. Damit gibt sich die Baupflegekommission dann zufrieden und genehmigt die bestehende Situation nachträglich.[55] Die Angelegenheit ist hierdurch endgültig abgeschlossen. Die an der Fassade über dem Haupteingang des Hauses zur Elbstraße hin angebrachte Beschilderung „Cuxhavener Lotsenschaft“ dokumentierte für Jedermann ersichtlich die Zweckbestimmung des Gebäudes. In Cuxhaven schlicht das „Lotsenhaus“ genannt. Daran lässt sich erkennen, dass die mit der Beschilderung intendierte Absicht zur Charakterisierung des Hauses sich tatsächlich einstellte. Thode u. Dieck plazierten ihren Firmenschriftzug an der nördlichen Fassadenwand, während die übrigen Fassadenflächen frei blieben.

Kommen wir nochmals kurz auf die Problematik der potentiellen Belegung von Büroräumlichkeiten im zu errichtenden Lotsenhaus zurück.

Dass sich die im Hinblick um den Zuschlag zur Erbauung des Lotsenhauses bemühenden konkurrierenden Bergungsreedereien der Problematik des Sachverhalts der Verquickung von Interessen des Bauherrn und der das Gebäude mitnutzenden Lotsenschaft im hohen Maße bewusst waren, belegt der Bericht, der von der Deputation für Handel, Schiffart und Gewerbe über ein Gespräch verfasst wurde, welches in dieser Angelegenheit am 26. März 1922 stattgefunden hatte. Teilnehmer waren der Präses der Behörde, der Berichterstatter Regierungsrat Stubenrauch, Regierungsrat Merck, sowie Direktor Pohl von der Bugsier-Reederei- und Bergungs-A.G. Dieser hatte

> …die Bedenken vor(ge)tragen, welche seine Gesellschaft hinsichtlich des Antrages der Schleppdampferfirma Schuchmann, Geestemünde, hegten, dieser zu gestatten, in einem zwischen ihrem Grundstück D südlich der „Alten Liebe“ in Cuxhaven und dem Seepavillon zu erbauenden Hause *außer ihrem Inspektor auch der Cuxhavener Lotsenschaft unentgeltlich und auf ewige Zeiten Unterkunft zu gewähren*.[56]

Stubenrauch protokollierte drei zentrale Monita, die von Direktor Pohl gegen das Schuchmannangebot erhoben worden waren. Zum einen, „… daß die Zuwendung eines so großen pekuniären Vorteils naturgemäß eine Beeinflussung der Lotsen zur Folge haben werde. Dieses werde darin bestehen, daß die Lotsen den Schuchmann´schen Schlepp- und Bergungsbetrieb den Kapitänen der von ihnen gelotsten Schiffe empfehlen würden.“[57] Zum anderen: „Wenn der hamburgische Staat dies zugäbe, würde er die Geestemünder Firma gegenüber der Bugsier-Reederei- und Bergungs-A.G., die eine **alte hamburgische Firma sei,**

55 Vgl. ebenda: Aktennotiz vom 26. März 1926.

56 Zit.: Staatsarchiv Hamburg, Sig. 371-8 II-SVI B332a31 C.W. Schuchmann. Bericht vom 26. März 1923. Hervorhebungen durch den Verfasser.

57 Zit.: ebenda.

bevorzugen."[58] Und zum Dritten, dass sich, entgegen aller „…umlaufenden Gerüchte, die Lotsen sich nicht an seine Gesellschaft (also die Bugsier, d. Verf.) um Überlassung einer Wachstation in ihrem neuen Gebäude gewandt hätten."[59] Im Hinblick auf diese Einwendungen wäre, selbst wenn die Deputation es gewünscht hätte, schwerlich eine überzeugende Gegenargumentation zu finden gewesen. Zudem war die „Hamburgkarte" gespielt worden, die per se bei der Hamburger Deputation ein offenes Ohr finden musste.

Zunächst verständigte man sich auf eine gemeinsame Bewertung der Ausgangssituation:

> Nach Klärung der Sachlage durch den Herrn Präses bestand Übereinstimmung darüber, daß es einerseits nicht erwünscht wäre, wenn den Lotsen überhaupt von einer Schlepp- und Bergungsgesellschaft derartige Vorteile gewährt würden, daß aber andererseits die Errichtung einer neuen Lotsen-Wachtstation durch private Gesellschaften sowohl für die Lotsen persönlich als auch für den Lotsendienst große Vorteile böte, da mit einer Erbauung eines Lotsenhauses durch das Reich zurzeit nicht zu rechnen sei.[60]

Wie also konnte ein Ausweg aus dieser verzwickten Situation aussehen, der den Anliegen aller Beteiligten möglichst gerecht würde und von diesen akzeptiert werden könnte? Man fand gesprächsweise, wie aus dem Protokoll hervorgeht, dann tatsächlich einen Lösungsvorschlag, und dieser sah folgendermaßen aus:

> Ein gangbarer Weg könne gefunden werden, wenn auf Kosten der Bugsier-Reederei und Bergungs-A.G. und der Firma Schuchmann ein Lotsenhaus erbaut und den Lotsen vermietet würde. Es wäre billig, der am Platz älteren Firma dann den noch am Seepavillon gelegenen Platz „E"[61] und der Firma Schuchmann denjenigen Platz anzuweisen, der der Bugsier-Reederei … bereits vermietet wäre. Herr Pohl erklärte sich mit dieser Regelung der Angelegenheit namens seiner Gesellschaft einverstanden.[62]

Diese Position Pohls verwundert nicht. Endlich wäre es der Bugsier-Reederei doch noch gelungen, für ihr Wohngebäude den immer favorisierten Bauplatz direkt südlich des Leuchtturms in erster Reihe zur Elbmündung zugesprochen zu bekommen. Zum anderen würde die Reederei Schuchmann in die Reihe dahinter, also die zweite Reihe, verwiesen. Und nicht zuletzt wurde völlig offen gehalten, wo ein von beiden Reedereien gemeinsam zu finanzierendes Lotsenhaus denn eigentlich errichtet werden sollte.

Der Präses der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe zeigte sich über den gefundenen Lösungsvorschlag höchst zufrieden. In seiner Aktennotiz zum Protokoll seines Mitarbeiters Stubenrauch weist er diesen an, „…den Bericht mit obigen Änderungen nochmals

58 Zit.: ebenda.

59 Zit.: ebenda.

60 Zit.: ebenda.

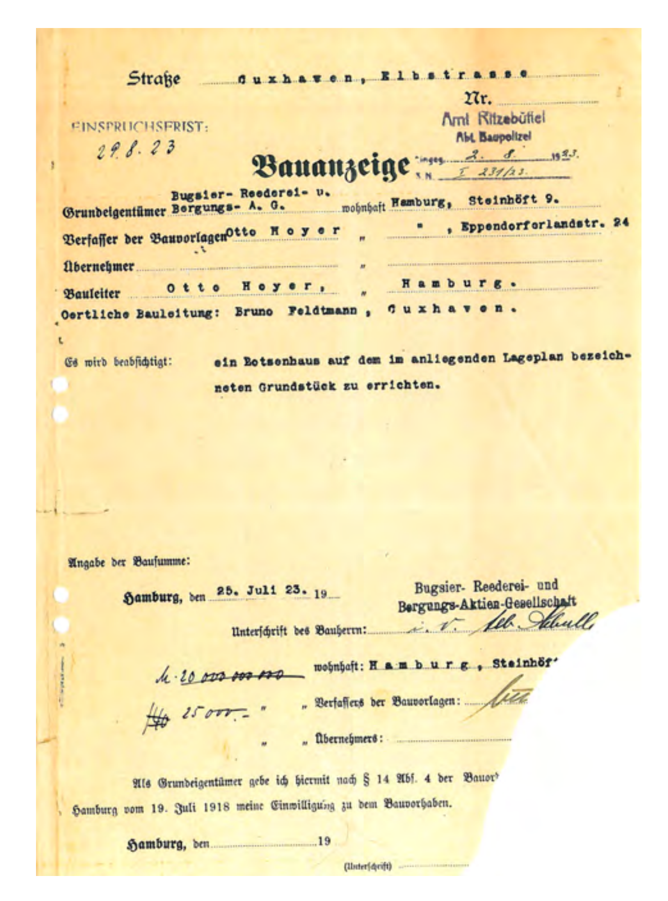
61 Gemeint ist der von Bugsier immer gewünschte Bauplatz direkt südlich des Leuchtturms. Vgl. Abb. 8, dort „B".

62 Zit.: ebenda.

ausfertigen zu lassen;“[63] und dabei folgendes klarzustellen: „ich lege Wert darauf, daß deutlich wird, daß der Schlußvorschlag von **mir** und nicht von Herrn Pohl kam.“[64] Das die Umsetzung des gefundenen Kompromisses allerdings nicht ganz einfach werden würde, liegt auf der Hand.

4.2 Der Bau des Lotsenhauses

Mit dem Bau des Lotsenhauses sollte vertragsgemäß unverzüglich begonnen werden, und dies spiegelt sich bereits in der Bauanzeige vom 25. Juli 1923 wider, in der die Bausumme auf 20 Milliarden Mark beziffert wird (vgl. Abb. 39).



Straße Cuxhaven, Elbstrasse
Nr.
Amt Ritzebüttel
Abt. Baupolizei
EINSPRUCHSFRIST:
29.8.23

Bauanzeige eingeg. 2. 8. 1923.
I 231/23.

Grundeigentümer Bugsier- Reederei- u. Bergungs- A. G. wohnhaft Hamburg, Steinhöft 9.
Verfasser der Bauvorlagen Otto Hoyer " " , Eppendorferlandstr. 24
Übernehmer "
Bauleiter Otto Hoyer, " Hamburg.
Oertliche Bauleitung: Bruno Feldtmann, Cuxhaven.

Es wird beabsichtigt: ein Botsenhaus auf dem im anliegenden Lageplan bezeichneten Grundstück zu errichten.

Angabe der Bausumme:
M. 20 000 000 000
25 000.– "

Hamburg, den 25. Juli 23. 19
Bugsier- Reederei- und Bergungs-Aktien-Gesellschaft
Unterschrift des Bauherrn: i. V.
wohnhaft: Hamburg, Steinhöf[...]
" Verfassers der Bauvorlagen:
" " Übernehmers:

Als Grundeigentümer gebe ich hiermit nach § 14 Abs. 4 der Bauor[...] Hamburg vom 19. Juli 1918 meine Einwilligung zu dem Bauvorhaben.

Hamburg, den 19
(Unterschrift)

Abbildung 39:
Bauanzeige zur Errichtung eines Lotsenhauses durch die Bugsier-Reederei- u. Bergungs-A.G[65]

63 Zit.: ebenda, Handschriftliche Aktennotiz des Präses der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe.
64 Zit.: ebenda, Hervorhebung durch den Verfasser.
65 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294.

Allerdings schien sich der Sachverhalt der Bebauung einer bis dahin als Gartenland ausgewiesenen und hierzu verpachteten Fläche nicht in allen Dienststellen des Amtes Ritzebüttel herumgesprochen zu haben. Nach Lektüre des innerbehördlichen Schriftverkehrs ist es zunächst das Amt Ritzebüttel, welches mit Datum vom 4. August die eigene Wasserbauabteilung um eine Stellungnahme in dieser Bauangelegenheit ersucht. Postwendend erfolgt am 6. August 1923 das ebenfalls Verwunderung ausdrückende Antwortschreiben des zuständigen Oberbaurats Christiansen. Darin führt dieser aus:

> Der Bauplatz gehört zu einer Fläche Staatsgrundes, die nach Ausweis unserer Akte an die Bugsier-Reederei- und Bergungs-A.-G. lediglich als Gartenland vermietet ist. Über etwaige Verhandlungen über die Errichtung eines Gebäudes auf dieser Pachtfläche ist hier nichts bekannt. Es wird empfohlen die Finanzdeputation um eine Äußerung zu ersuchen und uns nochmals zur Stellungnahme zum Baugesuch Gelegenheit zu geben.[66]

Die am 2. August 1923 bei der Baupolizei eingegangene Bauanzeige der Bugsier löste mithin eine Kaskade von behördlichen Reaktionen aus.

Nochmals verweist in diesem Zusammenhang die Wasserbauabteilung Cuxhaven am 1. September 1923 durch ihren Oberbaurat Christiansen gegenüber dem Amt Ritzebüttel auf die Inhalte des nach ihrer Kenntnis bestehende Pachtverhältnis zwischen der Finanzdeputation und der Bugsier hin:

„Auf die Bestimmungen des Pachtvertrages zwischen der Finanzdeputation und der Bauherrin vom 31.5.1923 in dieser Angelegenheit wird ergebenst hingewiesen.“[67]

Dessen ungeachtet genehmigt die Baupolizei-Abteilung des Amtes Ritzebüttel per 4. September 1923 das Bauvorhaben, allerdings vorbehaltlich „…der Zustimmung der Zollbehörde nach Maßgabe der eingereichten Zeichnungen…“[68]. Wenig später, nämlich mit Schreiben vom 15. Sept. 1923, wird das Zollamt Cuxhaven um Stellungnahme ersucht, ob gegenüber einer Genehmigung des Bauvorhabens Einwendungen bestünden oder noch Bedingungen gestellt würden.[69]

Das Zollamt äußert sich mit Schreiben vom 27. November 1923 dahingehend, „…daß nunmehr zollseitige Bedenken gegen den Neubau des Lotsenhauses nicht mehr (bestünden).“[70] Die ungewöhnlich lange Bearbeitungszeit der Stellungnahme des Zollamtes von etwa zweieinhalb Monaten begründet Zolloberrat Petersen damit, „…dass in der Zwischen-

66 Zit.: Stadtarchiv Cuxhaven, Dep. Amt Ritzebüttel II, Nr. 1294. Hamburgische Wasserbauabteilung Cuxhaven an das Hamburgische Amt Ritzebüttel, I.V Chr. Christiansen, vom 6. August 1923.

67 Zit.: Quelle ebenda. Schreiben vom 1.9.1923.

68 Zit.: ebenda, Aktenvermerk.

69 Vgl.: ebenda.

70 Vgl.: ebenda. Zollamt an Hamburgisches Amt Ritzebüttel vom 27.11.1923, AZ.: 4979.

zeit erhebliche, bei dem Bauvorhaben sich ergebende Zollschwierigkeiten beseitigt worden (seien).“[71] (vgl. nachfolgendes Dokument)

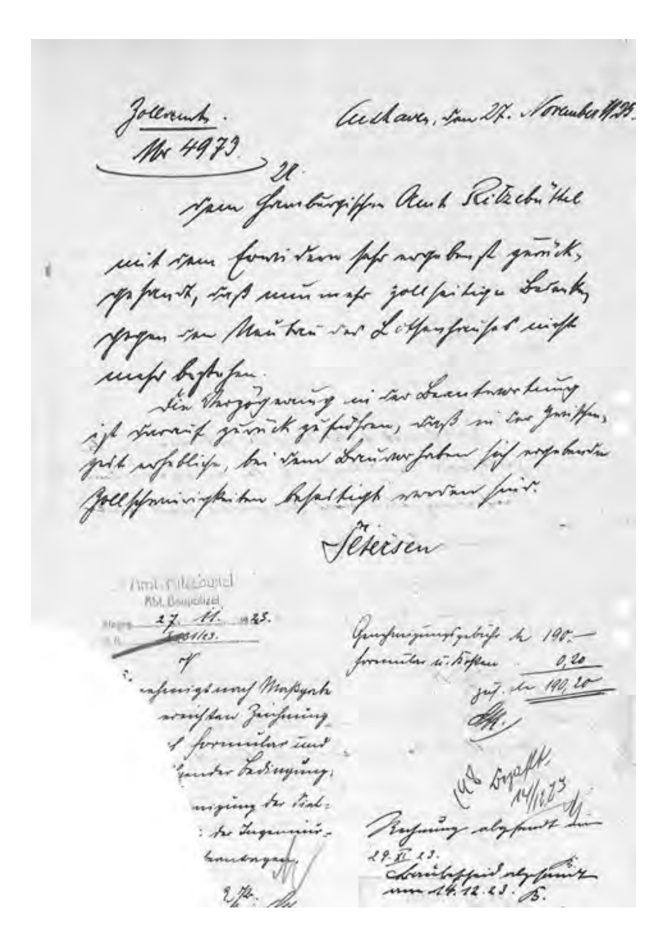


Abbildung 40:
Stellungnahme des Zollamtes und Aktenvermerke vom 27.11.1923[72]

Damit war gemeint, dass das Problem der Überwachung einer Zollgrenze zwischen zollfreiem Hafenbereich und dem zollpflichtigen „Hinterland“, welche sich in nur wenigen Metern Abstand zum Bauplatz des Lotsenhauses befand (vgl. Abb. 41), ausgeräumt worden war. Wie dies geschah, wurde bereits im voranstehenden Kapitel 4.1.2 ausführlich dargestellt.

71 Zit.: ebenda.

72 Quelle wie zuvor.

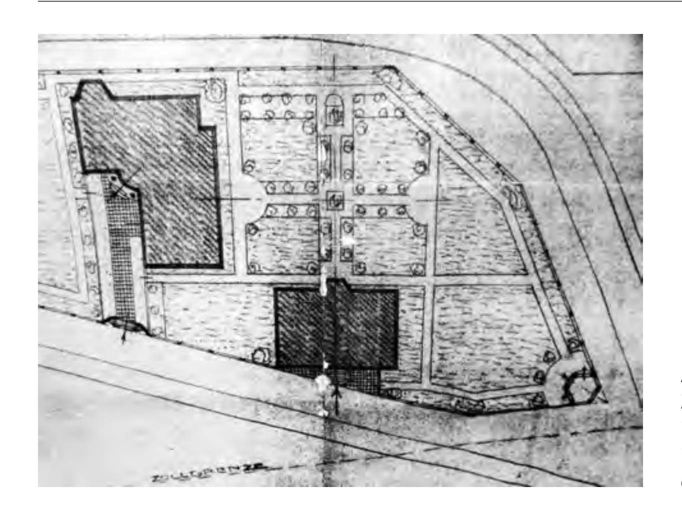


Abbildung 41:
Zollgrenze (gestirchelte Linie im unteren Bildbereich) in unmittelbarer Nähe des Lotsenhauses[73]

Trotz all dieser behördlicher Hintergrundaktivitäten, wird am 14. Dezember 1923 ein positiver Baubescheid an die Bugsier ausgestellt, die damit unverzüglich, wie gefordert, mit der Errichtung des Lotsenhauses beginnen kann.

4.2.1 Zur Konkretisierung: Die Bauplanung des Lotsenhauses

Die entsprechenden Baupläne für das Vorhaben „Lotsenhaus" waren wiederum durch das Architektenbüro Otto Hoyer erstellt worden, der diese bereits im Juli 1923 vorgelegt hatte. Der incl. Dachgeschoß eigentlich dreigeschossige Klinkerbau auf einer Grundfläche von etwa 150 m² würde unter Einbeziehung der Kellerebene eine Gesamthöhe von etwa 15 Metern aufweisen. Entgegen der vertraglichen Vorgabe, dass der Haupteingang des Gebäudes nach Süden hin ausgerichtet sein sollte, wurde dieser nach Osten angelegt, sinnvoller Weise direkt vom bestehenden Verkehrsweg, der Elbstraße, her zugänglich. Die Schnittzeichnung mit der Treppenführung von der Elbstraße in die Eingangshalle im vorderen linken Bereich des Gebäudes, sowie die Geschoßtreppenführung an der dem Haupteingang gegenüber liegenden Rückseite des Lotsenhauses, lässt dies gut erkennen.

Ebenso ist ersichtlich, dass auf dieser westlichen Rückseite des Gebäudes ein zweiter Hauszugang angelegt war, über den sich ebenfalls ein direkter Zugang zu sämtlichen Etagen des Hauses ergab, und über den vor allem eine Treppe direkt nach unten in die Kellerebene führte. Ein Sachverhalt, der augenscheinlich dem Umstand Rechnung tragen sollte, funktional den eher vornehm sich gestaltenden geschäftlichen Büro-Publikumsverkehr vom Bereich der alltäglichen Lotsennutzung zu trennen. Letztere kamen des Öfteren nass und

73 Vgl.: ebenda.

verschmutzt von ihren Einsätzen auf See zurück und vermochten über den Hintereingang des Hauses direkt zum Keller zu gelangen, um dort in einem gesonderten „Ölzeugraum“ ihre Einsatzkleidung abzulegen.

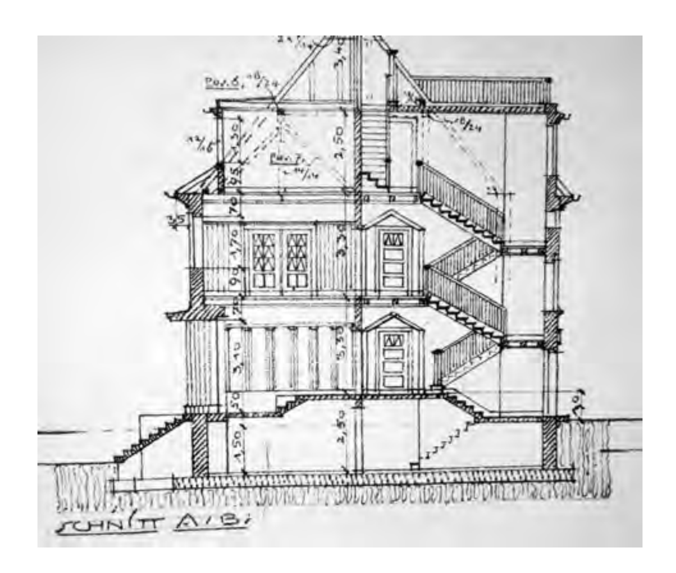


Abbildung 42:
Schnitt durch die Querachse des Gebäudes, A/B[74]

Der Treppenaufgang zu den Geschossen war in einem Vorbau zur Westseite positioniert und mündete in einer balkonartigen Aussichtsplattform, die durch ein Gittergeländer begrenzt wurde. (vgl. Abb. 45) Auch hier also mit freiem Blick auf die Unterelbe zwischen Kugelbake und dem Elbebogen Richtung Hamburg (vgl. Abb. 46)[75].

Es verwundert, dass auf dieser Aussichtsplattform in den vom Architekten Otto Hoyer erstellten Bauzeichnungen keine Seefunkantennen platziert waren. Dies ist im Falle des Bugsierhauses, sowie auch des Hauses Seefahrt anders. Die Verfügbarkeit einer derartigen Technologie war für die Lotsen, gleichermaßen wie etwa für Bergungsreedereien oder Schiffsmakler, unverzichtbar. Möglicherweise erklärt sich dieser Sachverhalt dadurch, dass für das Erstellen einer derartigen technischen Anlage/Ausstattung nicht der Bauherr, also die Bugsier-Reederei, zuständig war, sondern die Lotsen selbst. Hierfür spricht, dass Bugsier gemäß der Bestimmungen des § 1 des mit der Finanzdeputation Hamburg abgeschlossenen Pachtvertrags zur Errichtung eines Lotsenhauses nur verpflichtet war, „…auf erstes Anfordern der Deputation für Handel- Schiffahrt und Gewerbe … auf eigene Kosten ein Lotsenwachthaus in **einfacher Ausführung** zu errichten.“[76] Zudem war festgelegt,

74 Quelle: Bauamt Cuxhaven. Baupläne Lotsenhaus., Sig. I/72.

75 Eigenes Foto, hier von 2007. Im Vordergrund der neue Jachthafen und das Dach des abgerissenen Seepavillons.

76 Zit.: Pachtvertrag „Lotsenhaus“ vom 31.3.1923, Stadtarchiv Cuxhaven, Depositum Amt Ritzebüttel II. Nr. 1294. Hervorhebung durch den Verf.

was an Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden musste.[77] Von der Bereitstellung von Kommunikationstechnologien, ob nun Seefunk oder auch Telefon, und deren Anbindung an das öffentliche Netz, war im gesamten Vertragswerk allerdings nicht die Rede. Selbst für die Ausstattung ihrer Räumlichkeiten mit Heizanlagen, also mit kohlebefeuerten Öfen, waren die Lotsen selbst zuständig. Als Bauherr des Lotsenhauses ergab sich für die Bugsier mithin keinerlei Verpflichtung, für eine Seefunkantenne zu sorgen und die zusätzlichen Kosten für deren Errichtung zu tragen. Dies machten, wie aus Bildquellen der damaligen Zeit eindeutig ersichtlich wird, die Lotsen selbst, ebenso, wie es die Bergungsreedereien Bugsier und Schuchmann für ihre Gebäude taten. Dies wird sehr schön aus der nachfolgenden Abbildung aus dem Quellenbestand des Stadtarchives Cuxhaven ersichtlich (vgl. Abb. 47).



Abbildung 43: Bauzeichnungen des Lotsenhauses: Straßenansicht

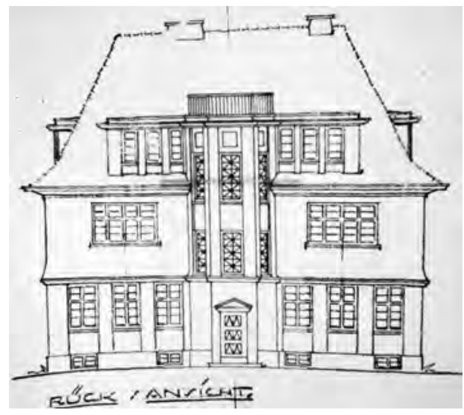


Abbildung 44: Bauzeichnung des Lotsenhauses: Rückwärtige Ansicht



Abbildung 45: Bauzeichnung des Lotsenhauses: Seitenansicht Nordseite



Abbildung 46: Blick vom Turm des Lotsenhauses auf die Elbmündung bis hin zur Kugelbake

77 Vgl.: ebenda.



Abbildung 47: Seefunkantennenanlagen auf den Dächern bzw. Türmen des Lotsenhauses, des Bugsierhauses und des Hauses Seefahrt Mitte der 1920er Jahre[78]

4.2.2 Die bauliche Detailgestaltung des Lotsenhauses

Kommen wir auf weitere bautechnische Aspekte des Lotsenhauses zu sprechen: Die statischen Berechnungen für das Gebäude hatte die technische Abteilung des Ingenieurbüros Fr. Holst/Hamburg erstellt und per 18. August 1923 vorgelegt. Hierzu zählte auch die „graphische Ermittlung der Momente für die Fundamentplatte.“[79] Die Nutzlast der Erd- und Obergeschoßdecken wird mit 200 kg/m² ausgewiesen, diejenige der Dachgeschoßdecke hingegen mit 100 kg/m². Die Baupläne des Architekten Otto Hoyer vom Juli 1923 benennen materialtechnische Details des zu errichtenden Hauses. Danach besteht das doppelschalige Fassadenmauerwerk aus hochwertigem Klinker mit schwarzer Fuge. Die horizontalen Gesimse waren aus Vorsatzbeton gefertigt, der scharriert werden sollte. Die Dachflächen bildeten graue Holländer-Pfannen. Das Holzwerk des Hauses war weiß zu streichen, demgegenüber Türen und Hängerinne farbig zu gestalten.[80] Hinsichtlich der Fußböden sowohl der Wohn-, als auch der Geschäftsräume war ein Holzdielenboden vorgesehen. Bäder, Toiletten und Küchen wurden mit Fliesenbelag ausgestattet, die Wände teilweise gekachelt. Für Tageslicht sorgten einfach verglaste Sprossenfenster, deren Sprossung im Bereich des Treppenhauses noch besonders filigran gestaltet ausfiel. Dieses Gestaltungselement wurde in den großen,

78 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven 12-b-01 10435 b.
79 Vgl.: Bauamt Cuxhaven. Bauakten I/72.
80 Vgl.: ebenda.

zweiflügligen Inneingangstüren zum Erdgeschoß (Hochparterre), sowie zum Lotsen-Versammlungssaal im ersten Stock wieder aufgegriffen (vgl. Abb. 48).



Abbildung 48:
Große doppelflügelige Eingangstür zum Lotsen-Versammlungssaal[81]

Das Lotsenhaus war über seinen Haupteingang an der Gebäudevorderseite von der Elbstraße her über eine neunstufige Freitreppe zu betreten. Diese wurde von einem seitlichen Ziegelmauerwerk begrenzt und führte zu einem überdachten Eingangstürbereich. Durch die Mahagoni Eingangstür betrat man den hellen Vorflur des Hauses, im Bauplan als „Windfang" bezeichnet. Dieser wies aufwendig handscharrierte Betonwandoberflächen auf (vgl. Abb. 49), sowie nochmals eine nunmehr kleinere, dreistufige Aufgangstreppe, und eine großzügige zweiflüglige Innentür mit Glasprossenelementen, identisch mit denjenigen des Lotsen-Versammlungsraums.

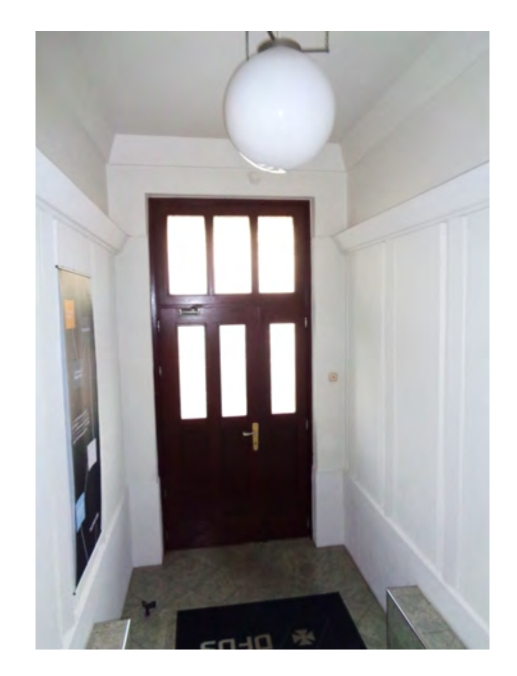


Abbildung 49: Gesamtraum des Windfangs mit scharrierten Wänden[82]

81 Quelle: Eigenes Foto.
82 Quelle: Eigenes Foto von 2007.

4.2.3 Die Geschosse des Lotsenhauses nach den Bauplänen

Der Neubau wies drei Geschoßebenen auf, nämlich das Erdgeschoß (Hochparterre), einen ersten Stock, welcher im Bauplan als „Obergeschoss“ bezeichnet wird, und das Dachgeschoß. Hinzu kommen ein gesondertes Kellergeschoß und der eigentliche Dachboden, über den auch ein Zugang zum „Turmbalkon“ bestand. Im Einzelnen waren die Geschoßebenen und ihr Umfeld wie folgt gestaltet:

4.2.3.1 Das Hochparterre

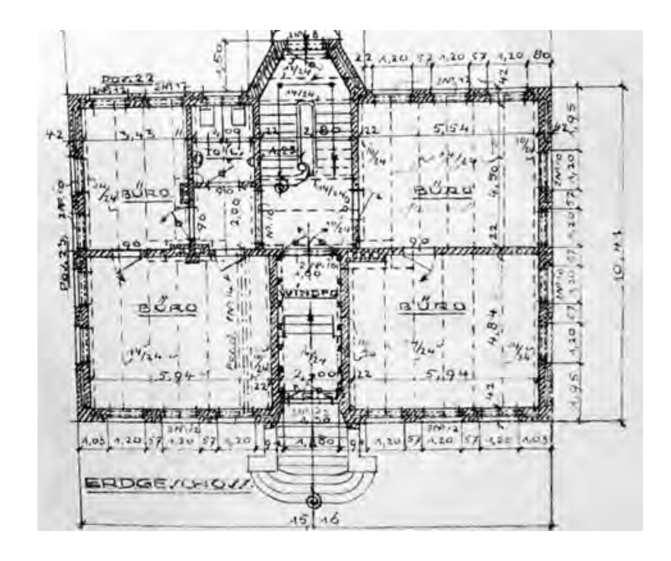


Abbildung 50:
Grundriss des Erdgeschosses = Hochparterre[83]

Im Hochparterre befanden sich insgesamt vier Büroräume, die durch einen Fluraufgang voneinander geteilt waren, sowie zwei Toiletten (vgl. Abb. 50). Die beiden im nördlichen Bereich des Hochparterres gelegenen Büros, mit freiem Blick über Elbmündung, Alte Liebe, Hafeneinfahrt und Unterelbe, bildeten eine Einheit. Sie waren über eine Tür vom Hauptflur aus zu betreten und im inneren durch eine Zimmertür miteinander verbunden. Die Beheizung dieser Räumlichkeiten erfolgte über Kohleöfen. Die beiden zur Südseite des Geschosses hin gelegenen Büros unterscheiden sich kaum von den vorgenannten. Sie waren jeweils einzeln über einen kleinen Vorflur zu betreten, und weisen ebenfalls eine verbindende Zimmertür auf. Der Blick aus den Fenstern ist auf die Stadt hin ausgerichtet, erschließt dazu allerdings auch den Hafenbereich und seinen Anleger, sowie Teile des Alten Fischereihafens und der Werft von Hermann Sanftleben & Co. (später Beckmannwerft) mit ihren Slips.[84]

83 Quelle: Bauamt Cuxhaven Planunterlagen, Sig. I/72.

84 Slips sind Anlagen, um Schiffe, welche zur Reparatur in die Werft kamen oder Neubauten aus dem Wasser zu ziehen, oder ins Wasser zu lassen.

Vom Vorflur aus war auch die Toilettenanlage der Etage mit ihren zwei WC´s, dem Urinal sowie einem Handwaschbecken zu betreten.

4.2.3.2 Das Kellergeschoß

Im Kellergeschoß des Hauses hatte der Architekt fünf Kellerräume vorgesehen, zudem einen weiteren großer Raum für das „Ölzeug“ der Lotsen, sowie eine gesonderte Waschküche (vgl. Abb. 51). Die für ein Bürogebäude an sich überraschende Existenz einer Waschküche trug dem Umstand Rechnung, dass zum einen für die Lotsen die Bereitstellung eines Waschraums vertraglich vereinbart war. Zum anderen musste auch sichergestellt werden, dass für die Mieter der im Dachgeschoß vorgehaltenen Wohnung für Bedienstete in Hausmeisterfunktion eine Waschküche zur Verfügung stand.

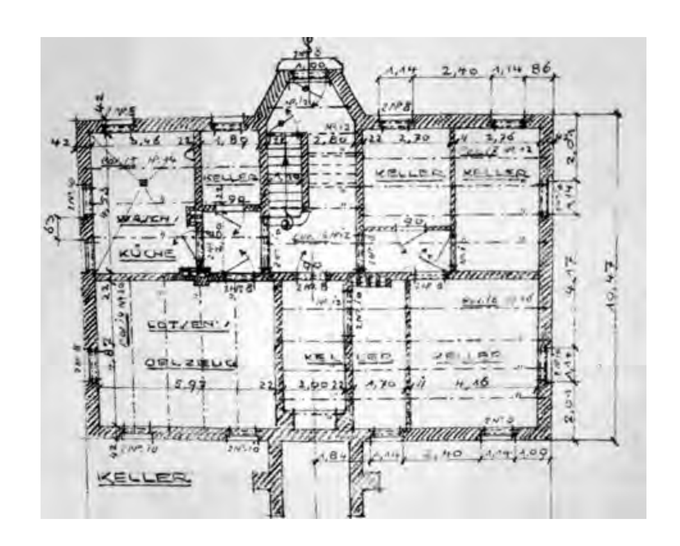


Abbildung 51:
Grundrissplan des Kellergeschosses mit Waschküche, Kellern und Ölzeugraum der Lotsen[85]

Aus der Bauzeichnung des Längsschnittes durch das Gebäude wird auch ersichtlich, dass das Kellergeschoß tatsächlich so angelegt war, dass es bei einer Gesamtraumhöhe von 2,50 Metern zwei Meter in den Boden reichte, und nur 0,50 m über der Erdoberfläche lagen. Ein Bereich, der zum Teil mit Fensterflächen versehen den Kellerräumen Tageslicht zuführen sollte.

Dass der Architekt für das Lotsenhaus, anders als für das von ihm ebenfalls geplante Bugsierhaus, tatsächlich einen Keller vorgesehen hatte, muss verwundern. Das Lotsenhaus würde in exponierter Lage vor dem Deich errichtet werden und damit akut hochwasser- und sturmflutgefährdet sein. Unter diesen Rahmenbedingungen Kellerräume vorzusehen, stellt sich eigentlich als leichtfertig dar. Dass man sich dieser Gefahr offenbar durchaus bewusst

85 Pläne: Bauamt Cuxhaven Planunterlagen, Sig. I/72.

war, zeigt sich an einem Konstruktionsdetail des Kellergeschosses. Hier hatte man davon abgesehen, dass die Wände in einem rechten Winkel mit der Bodenplatte verbunden waren. Stattdessen hatte man genau diesen Übergang von Fundamentplatte und Wand, also den Betonsockel, zu einer Hohlkehle ausgeformt, die zumindest dafür sorgen konnte, dass eindringendes Wasser, bzw. Schlamm, sich leichter und restloser würde abpumpen bzw. entfernen lassen.

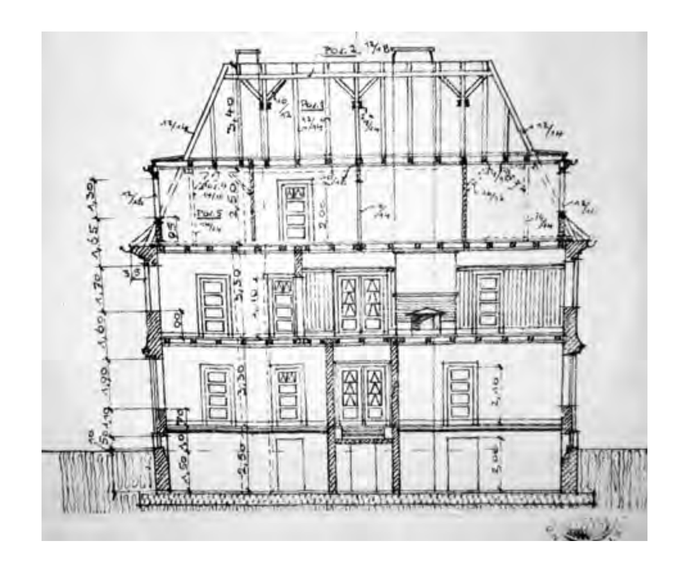


Abbildung 52:
Längsschnitt durch das Lotsenhaus[86]

4.2.3.3 Das Obergeschoß des Hauses

Im Obergeschoß des Hauses, welches den Lotsen vorbehalten war, befanden sich zur Seeseite hin zunächst der Lotsen-Wachtraum. Dieser war rund um die Uhr mit Mitarbeitern besetzt, welchen das Gesamtmanagement des Versetzbetriebes etc. oblag. Als weiterer Raum, der die gesamte östliche Seite der Geschossebene umfasste, ist der große Sitzungssaal der Lotsen zu benennen. Dieser bot Platz für 40 bis 50 Personen. Er war durch eine Schiebetür mit einem der beiden Büroräume verbunden, was eine flexible, bedarfsgerechte Erweiterung oder Verkleinerung des Sitzungssaals ermöglichte (vgl. Abb. 53). Auch dies ein Ausstattungsmerkmal, das mit der vertraglichen Anforderung eines „einfachen Baus“, der der Bugsier auferlegt worden war, nicht unbedingt in Übereinklang zu bringen ist. Ebenso wenig, wie der dekorative Kaminofen, der dem Sitzungssaal der Lotsen ein repräsentatives Flair verleihen sollte (vgl. Abb. 54), dessen ungeachtet dennoch heiztechnisch voll funktionsfähig war und der in einem auffallenden Kontrast zur Möblierung des Raums durch die Lotsen mit einfachen Holztischen und Holzstühlen stand. Einen Eindruck von dieser recht spartanischen

86 Pläne: ebenda.

Einrichtung vermittelt noch heute das Museum „Windstärke 10“ in Cuxhaven, welches dieses Inventar übernommen hat und in einer seiner Inszenierungen präsentiert (vgl. Abb. 55).

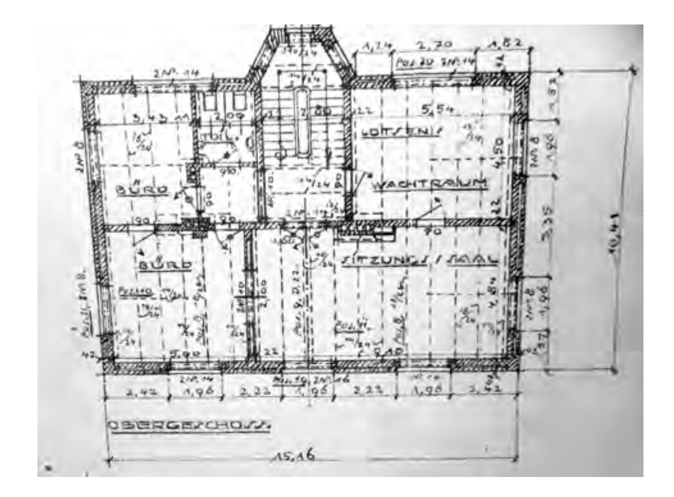


Abbildung 53:
Grundrissplan des ersten Obergeschosses = Lotsenebene[87]



Abbildung 54:
Kaminofen im Sitzungssaal des Lotsenhauses[88]



Abbildung 55:
Inszenierung „Lotsenraum und Inventar“ im Museum „Wind-Stärke 10“[89]

87 Quelle: ebenda.
88 Quelle: Eigenes Foto.
89 Quelle: Eigenes Foto.

Last but not least waren auch auf dieser Lotsen-Geschoßebene, wie bereits in den Büroräumen darunter, die Wände mit einer Holzvertäfelung versehen (vgl. Abb. 56). Ebenfalls waren zwei Toiletten verfügbar und der Toilettenraum mit Urinal und Waschbecken ausgestattet.



Abbildung 56: Wandvertäfelung im Sitzungssaal der Lotsen[90]

4.2.3.4 Das Dachgeschoß

Im Dachgeschoß schließlich hatten die beiden Schlafräume für die Lotsen, sowie die Räumlichkeiten für eine kleine Dreizimmer-Wohnung mit Küche ihren Platz gefunden (vgl. Abb. 57). Ebenso war, wie auf der „Lotsenebene“ des 1. Stocks, hier ein weiterer WC-Raum verfügbar, allerdings als Gemeinschaftstoilette für Lotsen und Dachwohnungsmieter. Badeinrichtungen fehlen im gesamten Haus völlig, aber dies ist wenig verwunderlich, war das „Lotsenhaus“ im Kern doch als reines Bürogebäude konzipiert.

Alles in allem war mithin den Forderungen der Lotsen, die sie im Hinblick auf den Wachthausneubau bezüglich ihrer Räumlichkeiten und deren Ausstattung gegenüber der Finanzdeputation geltend gemacht hatten, durch die Bauherrin Bugsier vollumfänglich entsprochen worden.

90 Quelle: Eigenes Foto von 2007.

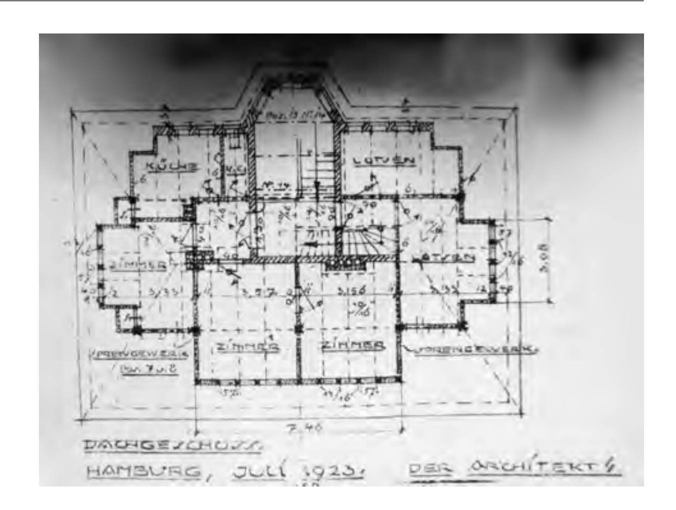


Abbildung 57:
Dachgeschossebene des Lotsenhauses[91]

4.2.3.5 Das Lotsenhaus wird fertiggestellt

Über die Details der Bauabläufe des Lotsenhauses geben die Akten keine weitere Auskunft, nur, dass das Lotsenhaus zügig errichtet wurde und am 21. Oktober 1924, wie die Cuxhavener Zeitung berichtete, offiziell seiner Bestimmung übergeben werden konnte.[92]

Einen Eindruck, wie sich dieser Neubau auch noch bis Ende der 1940er Jahre im Rahmen seines näheren Umfeldes für viele Jahre präsentierte, zeigt sich im nachfolgen Foto.



Abbildung 58:
Das Lotsenhaus mit vorgelagerten Kleingärten[93]

Aus heutigem Blickwinkel ist man über den ländlich anmutenden Charakter dieser Flächen bei der Alten Liebe im direkten Hafenbereich ein wenig erstaunt.

91 Quelle: Bauamt Cuxhaven, Bauakten.

92 Vgl.: Cuxhavener Zeitung vom 22.10.1924; Stadtarchiv Cuxhaven, CZ 13_c_02 Die Einweihung des Lotsenhauses an der Alten Liebe am 21.10.1924, Notiz.

93 Foto: Stadtarchiv Cuxhaven, Lotsenbrüderschaftshaus … mit Gemüsegarten, März 1949, Sig.13c2-10107.

4.3 Zur weiteren Entwicklung

Mit den beiden durch die Bugsier AG errichteten Gebäuden war der Vordeichbereich bei der Alten Liebe grundsätzlich neu gestaltet worden. Den bisherigen architektonisch dominanten Bauwerken, also an erster Stelle dem Seepavillon, dem Leuchtturm und der Telegraphenstation, sowie dem Bootsmannshaus, vielleicht noch dem Semaphor, dem Zeitball-Turm sowie der Marinesignalstation an zweiter Stelle, war eine Architektur an die Seite gestellt worden, die nun den Hafenbereich im Umfeld von „Alter Liebe“ und „Piepers Loch“, also dem vormaligen Ewerhafen, optisch grundsätzlich neu prägte. Dies zeigt deutlich die nachfolgende Abbildung, die zudem auch die moderne Infrastrukturtechnik erkennen lässt, mit der dieser Bereich des Hafens ausgestattet war, nämlich die Masten und Leitungen zur Strom- und Telefonversorgung, die Telegraphenantennen, sowie die Straßenbeleuchtung mittel Gaslaternen.



Abbildung 59: Ansicht nach Errichtung von Bugsierhaus, Lotsenhaus und Haus Seefahrt im Bereich der Alten Liebe und Piepers Loch[94]

94 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Foto Sig. 13-c-02 18618.

Die neue Baugestaltung durch die abgebildeten Reedereibauten konnte allerdings auch als symbolischer Ausdruck dafür gelten, dass es mit der Hafenwirtschaft Cuxhavens in den 1920er Jahren deutlich bergauf ging.

Die Vorgeschichte hierzu reicht bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts zurück. Auch infolge der beginnenden Ablösung von Segel- durch Dampfschiffe in der Fischerei, war zu diesem Zeitpunkt die Idee gereift, in Cuxhaven einen Großfischmarkt anzulegen, über den die Fischanlandungen vermarktet werden sollten. Obwohl dieses Projekt in Konkurrenz zu den bisherigen Anlandungsplätzen in Geestemünde, Hamburg und Altona stand, lag die Sinnhaftigkeit des Baues eines Großfischmarktes in Cuxhaven in ökonomischer Hinsicht offen zu Tage. Selbst die Finanzierung dieses zunächst mit etwas Skepsis betrachteten Vorhabens war nach anfänglichen Schwierigkeiten bald gesichert. Einer der hierfür treibenden Kräfte war Albert Ballin, der Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG).[95] Von daher verwundert es wenig, dass das Großfischmarktprojekt bald Fahrt aufnahm. Nachdem die Hamburger Bürgerschaft 1907 mehr als 1,6 Millionen Mark für dieses Vorhaben in Cuxhaven bewilligt hatte, konnte der neue Fischmarkt nach Fertigstellung der Hafenbauten bereits Ende Februar 1908 eröffnet werden.[96] Die weitere Entwicklung verlief dermaßen erfolgreich, dass sich Cuxhaven von den Fischereiumsätzen her bereits 1913 an die Spitze sämtlicher sonstiger deutschen Fischmärkte gesetzt hatte und infolgedessen noch vor Beginn des Ersten Weltkrieges konkrete Planungen zum weiteren Ausbau der hafentechnischen Infrastruktur für die Fischanlandung und Vermarktung auf den Weg gebracht worden waren.[97] Auch während des Krieges liefen diese Planungen weiter, und führten schließlich mit dazu, dass für das Erweiterungsprojekt des Großfischmarktes und seiner Hafenanlagen in Cuxhaven durch den Hamburger Senat und die Bürgerschaft im Juli 1920 eine Bausumme von 48,8 Millionen Mark bewilligt wurden.[98] Die bereits 1919 eingeleiteten Baumaßnahmen zur Erweiterung des bisherigen Fischereihafens nach Süden hin nahmen, trotz der schwierigen allgemeinpolitischen Lage der damaligen Zeit, zügig Fahrt auf und konnten bis zum 7. September 1922 im Wesentlichen abgeschlossen werden (vgl. Abb. 60). Allerdings sollte dies noch keineswegs das Ende aller weiteren Ausbauplanungen bedeutete. Infolge der rasanten Entwicklung der Fischereiwirtschaft wurde in den Jahren 1937-1939 damit begonnen, einen zweiten Fischereihafen zu bauen, und zwar südlich des sog. Amerikahafens. Kriegsbedingt fanden diese Ausbaupläne zunächst zwar ein Ende, wurden dann aber 1950 fortgesetzt und im Jahre 1968 schließlich abgeschlossen. „Ein Gebietstausch mit Hamburg gegen die Insel Neuwerk ermöglichte es 1962, die alten Hafenanlagen über eine

95 Vgl.: Susanne Wiborg, Albert, Ballin, Hamburg 2000.

96 Nach: Karl B. Kühne, Cuxhaven. Der lange Weg zum Universalhafen 1610-1992, Cuxhaven 1993, S. 160.

97 Vgl.: ebenda S. 162.

98 Vgl.: ebenda, S. 163.

1965 freigegebene Schleuse mit dem neuen Fischereihafen zu verbinden und diesen damit tideunabhängig zu machen.“[99]

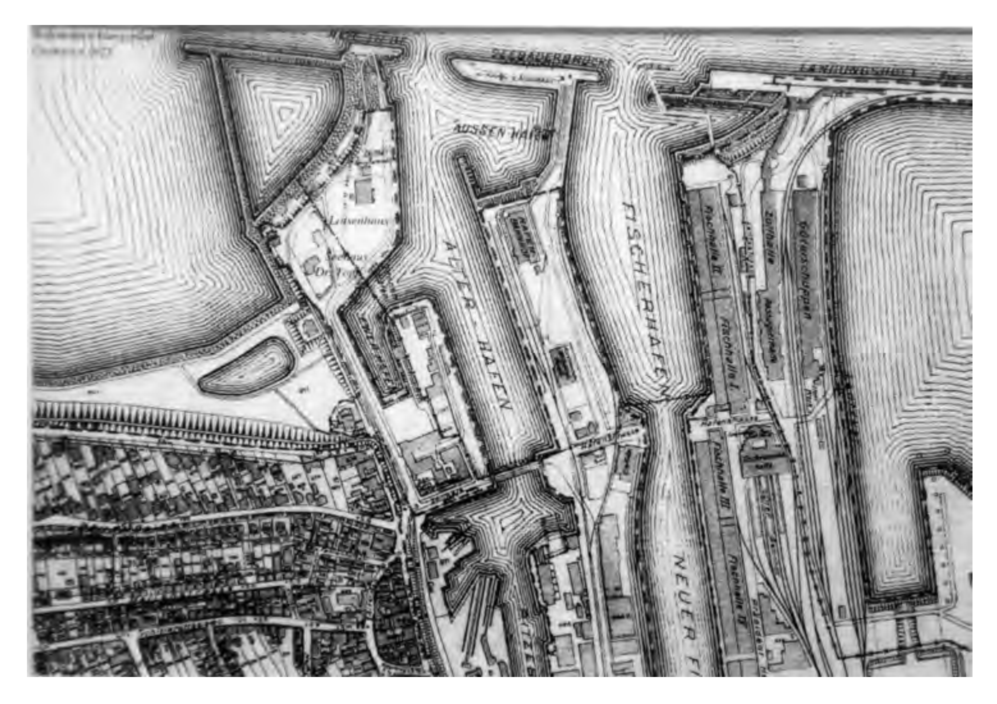


Abbildung 60: Bebauungsplan für Cuxhaven von 1925 mit der 1922 fertiggestellten südlichen Verlängerung des Fischereihafens (im Plan als „Neuer Fischereihafen“ bezeichnet)[100]

Bezeichnend hierfür ist zum Beispiel, dass der Fischereihafen Mitte des Jahres 1925 an das Cuxhavener Gasnetz angeschlossen wurde und hierzu eine eigene Gas-Hochdruckleitung verlegt worden war. Nach Auslaufen des im Jahre 1901 mit der „Aktiengesellschaft für Gas und Elektrizität Köln“ geschlossenen Konzessionsvertrages übernahm damit die Stadt Cuxhaven im Oktober 1929 das „Gasgeschäft“ selbst, und zwar mittels der eigens gegründeten „Gaswerke Cuxhaven GmbH“.[101] Diese weitete, nachdem bereits zwischen 1913-1915 eine technische Modernisierung und Erweiterung der Gaserzeugungsanlagen mittel Retortenöfen[102] stattgefunden hatte, nun, d. h. zwischen 1922 und 1924, ihre Gaserzeugung

99 Zit.: Christiane Segers-Glocke (Hrsg.), Baudenkmale in Niedersachsen, a. a. O., S. 147.

100 Entwurf eines Bebauungsplans für Cuxhaven, 1925, Bl. 2, Ausschnitt. Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Nr. 261.

101 Vgl.: http://cuxpedia.de/index.php?title=Gaswerk (Zugriff: 9.1.2020).

102 Es wurden Schamotte-Retorten eingesetzt welche „…zu sechst in einem Ofen liegend untergebracht (waren), 2 bis 3 Meter lang und 40 bis 48 Zentimeter breit mit ovalem Querschnitt. In (diese) wurde glühende Steinkohle eingelegt und dann 4 bis 6 Stunden unter Luftabschluss destilliert. …Pro Zentner Kohle gewann man 12 bis 17 Kubikmeter Gas. 50 bis 70 Prozent der eingebrachten Steinkohlenmenge wurden zu Gaskoks, 5 bis 6 Prozent zu Teer und 8 bis 12 Prozent zu Ammoniakwasser“. Nach: Wolfgang König, Wolfhard Weber, Netzwerke Stahl und Strom 1840 bis 1914, Frankfurt/Berlin 1990, S. 249 f.

nochmals aus. Hierzu wurde ein zweiter Gasbehälter mit einem zusätzlichen Fassungsvermögen von 5.000 m³ errichtet, eine Kokslöschanlage gebaut, sowie der Umbau der Retortenöfen in moderne Vertikal-Kammeröfen durchgeführt.[103] Dieses Prosperieren der Cuxhavener Hafenwirtschaft und ihres Seeschiffverkehrs[104] fand ebenso allgemeine Beachtung, wie die strategische Bedeutung, die dieser aufstrebende Standort für die zukünftige Schifffahrtsentwicklung und die hierin involvierten Reedereien haben konnte. Die Hamburger Bugsier Reederei hatte bereits zu Beginn der 1920er Jahre damit begonnen, sich vor diesem Hintergrund hier zu positionieren und eine Zweigniederlassung des Unternehmens in Cuxhaven zu errichten.

Dass die Bugsier AG nicht die einzige Reederei war, die vorausschauend auf diese Karte setzte, zeigt sich anhand jener Aktivitäten, die der Geesthachter Konkurrent der Bugsier, die Reederei W. Schuchmann, in etwa zeitgleich ebenfalls in Cuxhaven entfaltete. Offenbar hatte Schuchmann sehr genau wahrgenommen, was sich an der Unterelbe tat und seit den frühen 1920er Jahren nicht nur damit begonnen, Aktienanteile an der Bugsier AG zu erwerben, sondern auch die Errichtung einer eigenen Zweigniederlassung in Cuxhaven in Erwägung zu ziehen.

Dieses Vorhaben konkretisierte sich umgehend, und zwar im direkten Wettbewerb zur Bugsier AG. Wann genau die Entscheidung fiel, sich ebenfalls um die Errichtung eines Büro- und Wohngebäudes im Umfeld der Alten Liebe und der Grimmershörnbucht zu bemühen, lässt sich nicht mehr mit Sicherheit feststellen. Nachdem die Konkurrenz allerdings bereits im Dezember 1923 ihr „Bugsierhaus" hatte fertigstellen und einweihen können, liegt es auf der Hand, dass die Reederei W. Schuchmann nun höchst dringlich in eigener Sache tätig wurde. Durch diese Aktivitäten beunruhigt, dürfte die Bugsier AG dazu gedrängt worden sein, zunächst eine Erweiterung ihres grundstücknahen Pachtlandes um die davor liegenden Kleingartenflächen zu erwirken, um darauf noch 1924 „im öffentlichen Interesse" ein Lotsenhaus zu errichten. Vor diesem Hintergrund blieb für die Reederei W. Schuchmann nur mehr die Option übrig, auf eine der alternativen, von der Hamburger Finanzdeputation angebotenen Flächen zur Errichtung ihres „Hauses Seefahrt" zurückzugreifen, auch wenn es sich dabei letztlich nur um einen Bauplatz der zweiten Wahl handeln konnte. Wie knapp die Entscheidung über den Zugriff auf den Bauplatz zur Errichtung eines Reedereigebäudes „im öffentlichen Interesses" (Lotsenhaus) mit Eigennutzungsanteilen zwischen den konkurrierenden Reedereien ausgegangen war, und zwar zugunsten der Bugsier AG, wissen wir bereits, und mag daraus ersichtlich werden, dass bereits vier Monate nach

103 Vgl.: wie Anmerkung 215.

104 Vgl. hierzu auch: Hermann Borrmann, Bilder zur Geschichte des Hamburgischen Amtes Ritzebüttel und der Stadt Cuxhaven, Teil 2, Cuxhaven 1983, S. 304-307.

der Vertragsunterzeichnung zwischen der Finanzdeputation und Bugsier vom 31.5.1923 nun W. Schuchmann seinen eigenen „Deal“ mit der Finanzdeputation abschloss. Schon am 26. September 1923 unterzeichnete man den entsprechenden Pachtvertrag für das Gelände zur Errichtung des „Hauses Seefahrt“.

Bei näherer Analyse der tatsächlichen zeitlichen Abläufe des Geschehens muss überraschen, dass für das Bürogebäude mit Inspektorenwohnung der Reederei W. Schuchmann, „belegen in der Elbstrasse zu Cuxhaven“, bereits am 27. Juni 1923 eine Genehmigung zur Ausführung einer Sielanlage erteilt worden war (vgl.Abb. 61).

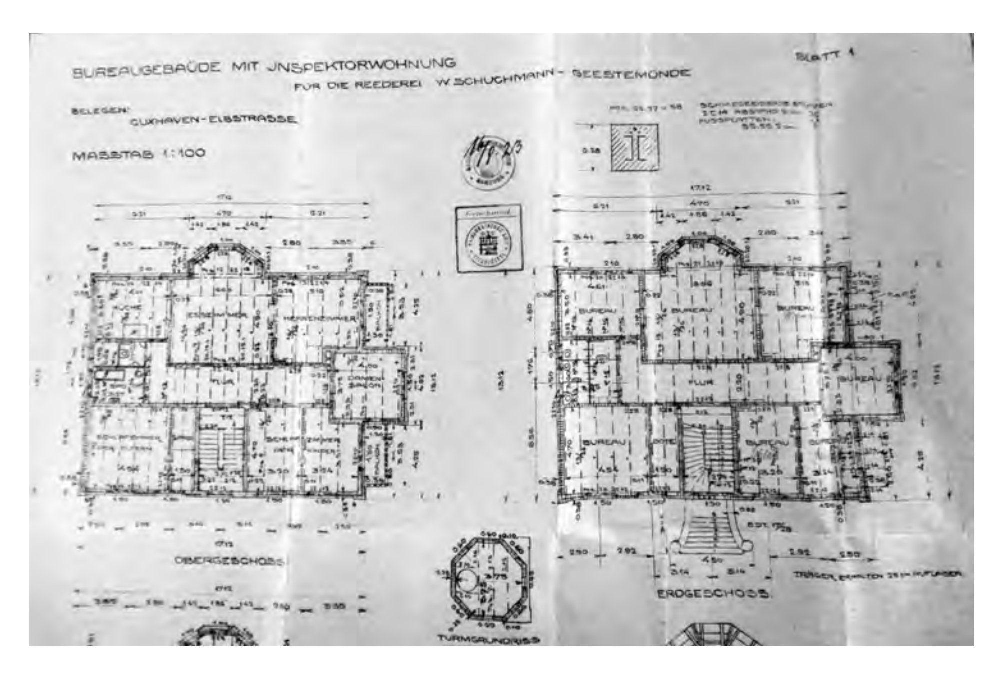


Abbildung 61: Ausschnitt aus der Genehmigung mit Planungsunterlagen[105]

Diese Genehmigung erfolgte überraschender Weise bereits vor Unterzeichnung des Pachtvertrages von W. Schuchmann mit der Hamburger Finanzdeputation für das Pachtland vom 26. September 1923. Hieran ändert sich auch dann nichts, wenn man den Sachverhalt berücksichtigt, dass dieser Vertrag noch auf den 1. Juli 1923 rückdatiert worden war. Was es damit auf sich haben könnte, bedarf der weiteren Klärung. Insbesondere dahingehend, ob zu diesem Zeitpunkt die Entscheidung darüber, an welcher Stelle der Elbstraße das Gebäude errichtet werden sollte, bereits gefallen war.

105 Quelle :Bauamt Cuxhaven, Planunterlagen. Herrn Albert Haacke von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben in Soltau danke ich für die Überlassung von Fotos der Planunterlagen.

Allerdings ist es erkenntniserhellend, das auch die Bugsier Reederei noch vor Abschluss eines Pachtvertrages über das Lotsenhausgelände bereits im Juli 1923 die vom Architekten Hoyer erstellten Planunterlagen für das Gebäude zur Bewilligung den zuständigen Behörden vorgelegt hatte. Als weiterer Aspekt, der der Aufklärung des Geschehens dienlich sein könnte, wär zu ermitteln, ob die Baupläne der beauftragten Architekten möglicherweise „bauplatzneutral" erstellt und den zuständigen Behörden dessen ungeachtet zur Genehmigung vorgelegt werden konnten.

5. Das „Haus Seefahrt“ der Reederei W. Schuchmann

Für ihr Vorhaben, in Cuxhaven ein Gebäude als Zweigstelle ihres Geestemünders bzw. dann Bremerhavener Unternehmens zu errichten, standen der Reederei Schuchmann seit Mai 1923 in der Nähe der Alten Liebe alternativ letztlich nur noch drei mögliche Bauplätze zur Verfügung. Eine Fläche direkt vor dem Haus Continental, dieses selbst, und das Eckgrundstück vorn an der Straße „Bei der Alten Liebe“, Einmündung Elbstraße (heute Cassen Eils Straße), sattsam bekannt als ehemaliges „Wesselsches Eckgrundstück“. Diese ca.760 m² große Fläche war vormals bereits der Bugsier Reederei angeboten und als Alternativbauplatz „E“ bezeichnet worden.

Nachdem Schuchmann den Zuschlag zur Errichtung des Lotsenhauses nicht erhalten hatte, griff man ohne zu zögern nun natürlich auf das angebotene Eckgrundstück zurück. Auch deshalb, um den Bauten der Bugsier Reederei in unmittelbarer räumlicher Nähe ein eigenes Gebäude entgegen setzen zu können, und, weil hierdurch gesichert war, ebenfalls einen für das Geschäft höchst wichtigen freien Blick auf die Unterelbe von der Kugelbake bis weit elbaufwärts zu erlangen.

Der am 26.9.1923 zwischen der Finanzdeputation und der Reederei W. Schuchmann geschlossene Pachtvertrag über das Gelände zur Errichtung eines Büro- und Wohnhauses wurde rückwirkend zum 1.7.1923 gültig und auf 25 Jahre fest abgeschlossen, und zwar „…ohne Vereinbarung einer besonderen Kündigungsfrist.“[1]

Der § 2 dieser Vereinbarung lautete folgendermaßen: „Die Fläche wird der Mieterin zur Errichtung eines Wohn- und Bürohauses für ihren Betrieb überlassen. Mit dem Bauen muß sofort begonnen werden.“[2] Der § 3 des Vertrages enthielt die übliche Auflage, daß „die Pläne für das Haus …der Baupflegekommission und der Landherrschaft Ritzebüttel zur Genehmigung vorzulegen (seien), und alle von diesen Behörden gemachten Auflagen, namentlich auch hinsichtlich der Grösse und der Höhe des Gebäudes, zu entsprechen (wäre).“[3] In § 4 des Vertrages wird festgehalten, dass „die Mietfläche … von der Wasserbaudirektion auf

---

1 Die Angaben sind einer Darstellung der Rechtsverhältnisse des Hauses Seefahrt zu entnehmen, die das Bundesvermögensamt Cuxhaven im Februar 1983 für die Bezirksregierung Lüneburg, Dezernat 208 erstellt hat. Zudem vgl.: Staatsarchiv Hamburg, Sig.371-8 II-SVI B332a31 C.W. Schuchmann, Pachtvertrag zwischen der Finanzdeputation und der Reederei W. Schuchmann vom 26.9.1923.

2 Zit.: Bundesvermögensamt Cuxhaven an die Bezirksregierung Lüneburg, Dezernat 208 z.H. Herrn Schmidt, AZ: VV 290.4-0030/1/E – I A vom 16.2.1983.

3 Nach: Staatsarchiv Hamburg, Sig.371-8 II-SSVI B332a31 C.W. Schuchmann, Pachtvertrag zwischen der Finanzdeputation und der Reederei W. Schuchmann vom 26.9.1923.

Kosten der Mieterin aufgehöht worden (sei)“[4] und die Mietfläche deshalb auf einer Wurt läge. Die Pflege der Böschungen dieser Wurt obliege der Mieterin.

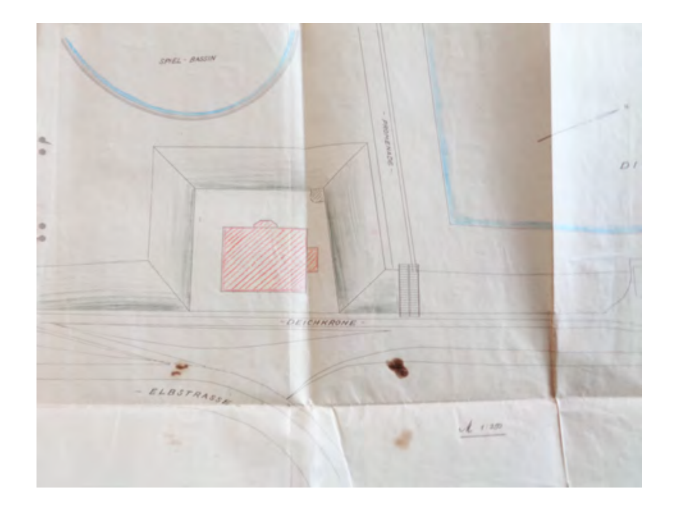


Abbildung 62:
Grundriss des Schuchmanngebäudes mit Wurth, vorbeiführender Promenade und im oberen Bildbereich des öffentlichen Plansch- bzw. Spielbeckens[5]

Dass die Mieterin „…die Kosten des Anschlusses des Platzes an die Siel- und die Wasserleitung sowie den Sielbeitrag und entstehende Sielbenutzungsgebühren zu tragen hätte“, wird in § 4 des Pachtvertrages geregelt.[6] Allerdings wird der Reederei Schuchmann eine Vergünstigung dahingehend gewährt, dass ihr gestattet wird, „…das Regenwasser des Hauses in das in der Nähe gelegene Spielbecken abzuleiten.“[7] Mit diesem „Spielbecken“ ist jenes in unmittelbarer Nähe des geplanten Schuchmannhauses gelegene Bassin gemeint, welches zur Erbauung der Bevölkerung, dem Planschen von Kindern oder auch dem Bespielen mit Modellschiffchen diente. Ähnliches findet sich heute als „Modellschiffbecken“ auf der Fläche zwischen Radarturm und Leuchtturm. Die weiteren vertraglichen Regelungen entsprechen den üblichen Vertragsbedingungen der Finanzdeputation.

Auch war, ganz im üblichen Vertragsgebaren der Finanzdeputation bzgl. verpachteter Flächen im Hafenbereich festgelegt: „Bei Beendigung des Mietverhältnisses ist die Fläche völlig geräumt zurückzuliefern.“[8] Dabei ist von einer in diesem Falle fälligen Entschädigung „naturgemäß“ keine Rede. Dies sollte sich erst später, und zwar in einer konzilianteren Regelung im Vertragsnachtrag vom 22.7.1939 ändern. „§ 12 der Vereinbarung vom 26.9.1923 (wurde) durch folgende neue Fassung im § 5 ersetzt…: Bei Beendigung des

4 Nach: ebenda.

5 Quelle: Bauamt Cuxhaven, Bauakten.

6 Nach: Staatsarchiv Hamburg. Sig.371-8 II-SSVI B332a31 C.W. Schuchmann. Pachtvertrag zwischen der Finanzdeputation und der Reederei W. Schuchmann vom 26.9.1923.

7 Zit.: ebenda.

8 Zit.: ebenda, § 12.

Pachtverhältnisses bleibt es den Parteien vorbehalten, über eine etwa zu zahlende Entschädigung für die Baulichkeiten eine besondere Vereinbarung zu treffen."[9] Dieser, dem Pächter des Baugrundes zugutekommenden Neuregelung, war ein Eigentümerwechsel des zuvor im Besitz der Reederei Schuchmanns befindlichen Gebäudes „Haus Seefahrt" vorausgegangen, nämlich auf den Reichsfiskus (Heer). In der Auskunft, die das Bundesvermögensamt Cuxhaven unter Hinzuziehung des Niedersächsischen Hafenamtes der Bezirksregierung Lüneburg 1983 gab, heißt es hierzu:

> Gemäß des zwischen der Firma Schuchmann und dem Reichsfiskus (Heer) geschlossenen Vertrages … wurde das von der Firma Schuchmann auf o.a. damaligem preußischen[10] Grund und Boden errichtete Gebäude (heutiges Dienstgebäude Bei der Alten Liebe 1) an den Reichsfiskus für 82.500 RM verkauft. Gemäß § 3 dieses Vertrages ging das Eigentum mit Übergabe des Gebäudes am 1. Januar 1939 vom Verkäufer an den Käufer, den Reichsfiskus (Heer), über.[11]

Ob auch hier zwischen Vertragsabschluss und dem Termin der Gebäudeübergabe wieder einmal eine Rückdatierung erfolgte, lässt sich nicht klären. Gesichert allerdings ist, dass „… am 22. Juli 1939 ein Nachtrag zur Vereinbarung vom 26.9.1923 und den Nachträgen vom 24.11.1923 und 27.9.1924 (des Pachtvertrages, d. Verf.) getroffen wurde."[12] Während der Nachtrag vom 27.9.1924 lediglich die damalige Währungsumstellung auf Goldmark betraf,[13] könnte dem Verkäufer, der Reederei Schuchmann, im Nachtrag zum Pachtvertrag vom 29.10.1923 möglicherweise doch eingeräumt worden sein, entgegen der bisherigen Regelung bei Abgabe des Gebäudes doch eine Entschädigung verlangen zu dürfen. Allerdings war selbst dem Niedersächsischen Hafenamt als örtlich zuständiger Behörde der Inhalt des Nachtrages vom 29.10.1923 unbekannt.[14] Da der Reichsfiskus (Heer) in diese Angelegenheit involviert war und damit der Reederei W. Schuchmann nahe gelegt worden sein könnte, sich einer Gebäudeübernahme „im öffentlichen Interesse" nicht zu verschließen, und diese ohnehin noch über mehr als hinreichend eigene Räumlichkeiten in ihren beiden Gebäuden an der Elbstraße (seit 1928 „Leuchtturmweg") verfügte, könnte man sich im Vertragsnachtrag vom 29.10.1923 als Anreiz, in diesem Sinne zu verfahren, tatsächlich auf eine Entschädigungszahlung von 82.500 RM verständigt haben.

Im weiteren Zeitverlauf, um dies an dieser Stelle kurz zu erwähnen, nennen die Cuxhavener Adressbücher seit 1948 das Finanzamt Cuxhaven als Hauseigentümer, 1957 dann die Oberfinanzdirektion Hannover/Bundesvermögenstelle und über viele Jahre, d. h. seit 1951, u. a.

9 Zit.: ebenda, S. 2.

10 Infolge des Großhamburg Gesetztes war Cuxhaven 1937 preußisch geworden.

11 Zit.: Bundesvermögensamt Cuxhaven an die Bezirksregierung Lüneburg, a. a. O., S. 2/3 (vgl. Anm. 2).

12 Zit.: ebenda.

13 Nach: ebenda.

14 Vgl.: ebenda, S. 2.

schließlich das Deutschen Meteorologische Institut (Wetterwarte) als Mieter.[15] Auch das Institut für Binnen- und Küstenfischerei und das Institut für Netzforschung waren seit 1951 im Haus Seefahrt angesiedelt.[16] Eigentümer des Gesamtanwesens ist aktuell nach wie vor die Bundesvermögensverwaltung, die hier auch ihren Cuxhavener Dienstsitz hat.

5.1 Zur Baugeschichte und Gestaltung des „Hauses Seefahrt“

Nach seinem Antrag vom 16. März 1923 und den eingereichten Planunterlagen durch den Architekten erfolgte am 3. Juli 1923 die Bauanzeige, mit der die Reederei W. Schuchmann den Neubau eines Büro- und Wohngebäude beantragte, dessen Umfassungsmauerwerk aus Klinkermauerwerk bestehen, und dessen Dach mit roten holländischen Pfannen gedeckt werden sollte.[17] In der Bauanzeige wird die Bausumme mit 42 Mrd. Mark veranschlagt. Der Baubeginn hatte offenbar allerdings bereits vor der Einreichung des Baugesuchs stattgefunden, ohne dass die maßgeblichen Cuxhavener Behörden, also die Wasserbauabteilung bzw. das Hamburgische Amt Ritzebüttel unterrichtet worden waren, und infolgedessen eine gewisse Überraschheit zeigten. Mit Schreiben vom 4. Juli 1923 wandte sich die Cuxhavener Wasserbauabteilung an das Amt Ritzebüttel und erbat in der genannten Angelegenheit um Aufklärung.[18] Bereits am darauffolgenden Tage erfolgte die Antwort auf dieses Begehren, in dem mit einem gewissen Erstaunen folgendes festgehalten wurde:

> Der Neubau befindet sich in Ausführung. Der Architekt besitzt eine schriftliche Zusage der Finanzdeputation bezüglich der Vermietung des Platzes. Eine entsprechende Mitteilung der Finanzdeputation an uns liegt aber noch nicht vor. Der Finanzdeputation wird von der vorliegenden Tatsache des Baubeginns Mitteilung zu machen sein. gez. Ch. Christiansen, Wasserbauabteilung.[19]

Dies geschah, und auch die Baupolizei des Amtes Ritzebüttel wurde umgehend, d. h. am 7.7.1923 über die Angelegenheit unterrichtet. Die innerbehördliche Kommunikation war offensichtlich defizitär, obwohl Architekt Küchenmeister seine Baupläne bereits im März 1923 eigereicht hatte. Danach war ein repräsentatives Bauwerk geplant, dessen Außenmauerwerk aus blauen Oldenburger Klinkern bestehen sollte, während für die Dachdeckung

15 Vgl. hierzu den Bericht der Cuxhavener Presse vom 11.05.1951 „Die Wetterwarte im neuen Heim an der Alten Liebe ist im Hause Seefahrt eingerichtet (der Leiter ist Dr. Boljahn)“.

16 Vgl.: Cuxhavener Presse, Bericht vom 6.9.1951.

17 Vgl.: Bauamt Cuxhaven, Aktenbestand Bei der Alten Liebe 1, früher Elbstrasse.

18 Vgl.: ebenda, Schreiben der Wasserbauabteilung Cuxhaven an das Amt Ritzebüttel vom 4. Juli 1923.

19 Zit.: ebenda.

rote holländische Pfannen vorgesehen waren und die Gesimse in hellgelbem Kunststein ausgeführt werden sollten.[20]

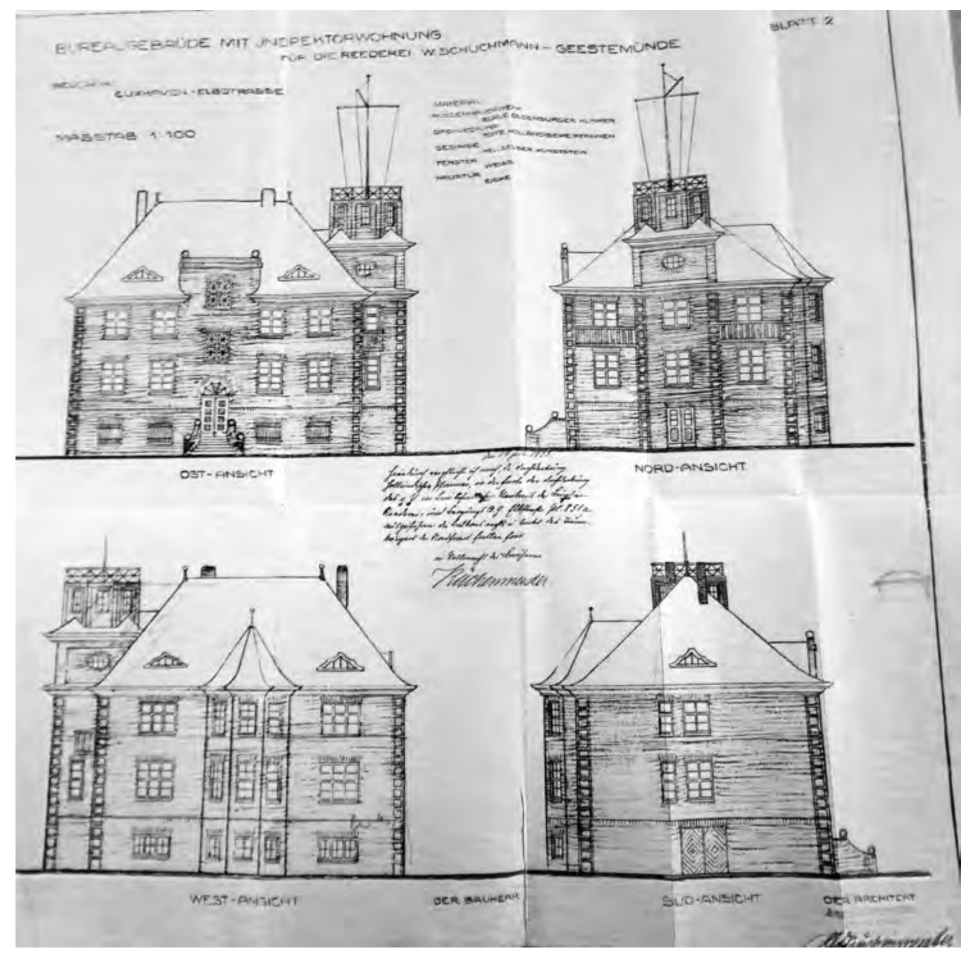


Abbildung 63: Entwurf der Ost-, West-, Süd- und Nordansicht des geplanten Bürogebäudes mit Inspektorenwohnung der Reederei W. Schuchmann vom März 1923[21]

Die Ostansicht des Gebäudes mit ihrem Haupteingang zur Elbstraße hin zeigt eine klare symmetrische Gliederung. Die gebäudemittig positionierte und mit einem breiten Treppenaufgang versehene zweiflüglige Eingangstür führt in das Treppenhaus, welches mittels großzügiger Sprossenfester mit Tageslicht versorgt wird. Da das Treppenhaus bis ins Dachgeschoß mit seinen zwei Dachgauben führt, mündet dieser Bereich fassadenseitig in einem der Dachfläche vorgesetzten, flachen Turmelement (vgl. Abb. 63 o. li.). Die Fenster im ebenerdigen

20 Quelle: Bauamt Cuxhaven, Planungsunterlagen.

21 Quelle: ebenda.

Untergeschoß des Hauses sind, wie die Auflage der Zollverwaltung vorsah, vergittert. Die Gesamtfassadenansicht vermittelt einen außerordentlich harmonischen, symmetrischen Eindruck. Diesen bestätigt auch die der Hausvorderfront gegenüberliegende Westansicht des Gebäudes (vgl. Abb. 63 u. li.). Mittig zwischen den Geschoßfenstern ist ein Turmvorbau angeordnet, der bis zur Dachunterkante führt und von einer mehrflächigen, spitz zulaufenden Dachkonstruktion gekrönt wird. Mittels dieses Vorbaus öffnen sich die Innenräume der jeweiligen Geschosszimmer im Sinne einer Loggia. Die entsprechenden Räumlichkeiten präsentieren sich hierdurch großzügiger und lichtdurchfluteter.

Die Nordseite des Hauses wird von einem vorgesetzten Turm dominiert, der bis in Höhe des Dachgiebels des Gebäudes reicht (vgl. Abb. 63 o. re.). Gekrönt wird er durch eine Seefunk-Antennenanlage, die, wie der Aussichtsturm als solcher, funktional der Zweckbestimmung der Zweigniederlassung eines Bergungs- und Schleppunternehmens dient. Im zweiten Obergeschoß des Hauses ist links und rechts des Turms je ein Balkon vorgesehen. Auch dies wiederum weniger ein dekoratives Element, denn eine bautechnische Vorkehrung, um der Schiffsmakler-Mieterschaft einen möglichst freien Blick auf die Unterelbe und den Schiffsverkehr auf ihr zu ermöglichen.

Die landseitig ausgerichtete Südansicht des Gebäudes (vgl. Abb. 63 u. re.) vermittelt einen eher spartanischen Eindruck. Hier findet sich eine eher begrenzte Anzahl von Fenstern, da diese nur dazu dienen, Tageslicht und Lüftung für Infrastrukturräume, also im Wesentlichen Bäder und Toiletten, zu gewährleisten. Ähnliches gilt für das mittig positionierte große zweiflüglige Tor, welches Zugang zur ebenerdigen „Kelleretage" eröffnet und u. a. genutzt werden kann, um Kohlen für die Zentralheizung des Hauses direkt anzufahren.

5.1.1 Die Schwierigkeiten mit der Bauplanungskommission Hamburg

Ergänzend zu seinem ursprünglichen Bauantrag hatte Architekt Küchenmeister sich im Juli 1923 noch verbindliche dazu verpflichtet, die Ziegeldeckung des Hauses an diejenige des bereits im Bau befindlichen benachbarten Bugsiergebäudes anzupassen, sowie die vorgesehenen „Balkone rechts und links des Turmkörpers (fortfallen) zu lassen."[22] Er rechnete offenbar mit irgendwelchen Schwierigkeiten, und dies nicht gänzlich zu Unrecht.

Und zwar war Architekt Küchenmeister wohl bewusst geworden, dass ihm infolge der Eile eines zügigen Baubeginns bei der Baubeantragung ein gravierender Formfehler unterlaufen

22 Vgl.: Bauamt Cuxhaven, ebenda, Bauzeichnungen des Bürogebäudes mit Inspektorenwohnung für die Reederei W. Schuchmann/ Geestemünde.

war. Und zwar hatte er es versäumt, so wie im Pachtvertrag festgelegt, der Bauplanungskommission Hamburg seine Pläne zwecks Begutachtung und Zustimmung vorzulegen. Und dieses Versäumnis sollte sich nun offenbar rächen und gravierende Folgen zeitigen.

Was war passiert?

Ungeachtet der augenscheinlich gefälligen architektonischen Gestaltung des Baues hatte der Formfehler einer Nichteinbindung der Baupflegekommission diese veranlasst, gegen das bereits begonnene Bauprojekt schlicht und einfach ihr Veto einzulegen und es hierdurch zu stoppen. Zum Stand der Bausituation hatte die zuständige Cuxhavener Wasserbauabteilung mit Datum vom 30.7.1923 festgehalten: „Mit dem Neubau des Büro und Wohngebäudes ist begonnen. Das Kellergeschoß ist fertiggestellt."[23] Bereits zwei Tage zuvor, also am 28.7.1923, war an den bauverantwortlichen Architekten Küchenmeister, sowie den Vertreter der Reederei W. Schuchmann in Cuxhaven, Oberinspektor Ferdinand Hein, der Bescheid ergangen, den Weiterbau des Hauses unverzüglich zu stoppen, und zwar unter Androhung einer Geldstrafe von 1 Million Mark bei Zuwiderhandlung. Im Bescheid heißt es u. a.: „Die Baupflegekommission hat gegen die Ausführung Ihres Büro- und Wohngebäudes am Seedeich nach Maßgabe der eingereichten Zeichnungen auf Grund der § 2 Ziff. 1 des Baupflegegesetzes Einspruch erhoben, weil der Neubau in der geplanten Art **das Ortsbild verunstalten** würde."[24] Der verfügte Baustopp stelle für die Schuchmann Reederei absolut keine gute Nachricht dar, zumal der Neubau der konkurrierenden Bugsier-Reederei schon weit fortgeschritten war und die Baupflegekommission bei der gegebenen Sachlage, also ihrer Übergehung, wohl kaum geneigt sein würde, sich Schuchmann gegenüber konziliant zu zeigen. Das Gesamtprojekt in seiner bisherigen Konzeption könnte gefährdet sein, dessen war man sich bewusst, und um dies abzuwenden, würde man vermutlich nicht um konzeptionelle Abstriche am Bauvorhaben herumkommen – koste es, was es wolle. Dass sich diese Befürchtungen tatsächlich bewahrheiten sollten, lässt sich sowohl am Agieren der Baupflegekommission, als auch an den darauf zurückzuführenden Bauplanungsänderungen des Gebäudes aufzeigen.

Schauen wir uns die Geschehnisse nachfolgend im Einzelnen an und greifen hierzu auf das Protokoll der Sitzung der Baupflegekommission vom 25. August 1923 zurück[25]:

Zunächst einmal wird offenkundig, dass die Akten zu dieser Angelegenheit durch den Cuxhavener Architekten Albers an die Baupflegekommission gelangt sind, und zwar mit dessen „…Bemerkung, daß durch die Errichtung eines Gebäudes an dieser Stelle seines Erachtens

23 Zit.: ebenda. Aktennotiz Johannsen vom 30.7.1923.

24 Zit.: ebenda. Hervorhebungen durch den Verfasser.

25 Vgl.: ebenda. Protokoll.

eine **Verunstaltung** eintreten würde.“[26] In der Sitzung der Kommission selbst hatte Albers Näheres zur Sache ausgeführt, und zwar dahingehend, dass er der Ansicht wäre, „daß die Plätze überhaupt frei gehalten werden müßten. Jedes Gebäude würde an dieser Stelle verunstaltend wirken.“[27] Weshalb Albers diese Auffassung vertrat, bleibt zunächst wenig verständlich. Dies umso mehr, als ein mehr oder wenig ähnlicher Gebäudetyp, also das Bugsierhaus, in unmittelbarer Nachbarschaft bereits in Erbauung stand, und mithin von der Baupflegekommission unwidersprochen genehmigt worden war. Man mag vermuten, dass es in Sachen Schuchmann nun eher darum ging, dass die Baupflegekommission im Hinblick auf ihre Zuständigkeit übergangen worden war und hierauf reagierte, oder dass auf dieser Ebene nun die Wettbewerbssituation zweier konkurrierender Cuxhavener Architekten, also Albers einerseits und Küchenmeister andererseits, ausgefochten wurde. Beide Aspekte spielen unzweifelhaft eine Rolle. Zwar war dem Architekten Albers klar, dass durch seine Einwendungen die Bebauung des durch die Finanzdeputation an die Reederei Schuchmann vergebenen Platzes nicht mehr zu verhindern war[28], so ließe sich aber zumindest Einfluss auf die konkrete Ausgestaltung des Baukörpers nehmen. Und diesen nun wollte Albers auf keinen Fall so zulassen, wie von seinem beauftragten „Kollegen“ Küchenmeister geplant und bereits in Ausführung befindlich. Von daher machte sich Alberts dafür stark, „…nur ein recht niedriges Gebäude zuzulassen.“[29] Was er damit meinte, vermochte er der Kommission anhand eines eigenen Projektes von 1920 und den zugehörigen Plänen, nämlich des Bürogebäudes für das Kohlenkontor im Neuen Hafen, sofort zu präsentieren. Dieses auch in architektonischer Hinsicht gegenüber dem Schuchmann-Bau höchst bescheiden ausfallende, flache, hallenartig ebenerdige Gebäude präsentierte insbesondere stilistisch eine geradezu rückwärtsgewandte, unzeitgemäße Architektur (vgl.: Abb. 64). Seine als gestaltendes Element eingesetzten antik anmutenden Säulen verkörperten augenscheinlich das genaue Gegenteil dessen, was von einer modernen, zeitgemäßen, zukuftsweisenden Architektur zu erwarten gewesen wäre und sich auch im Entwurf von Architekt Küchenmeister widerspiegelte.

Dass der Vorschlag des Architekten Alberts keine realistische Alternative zu der Reedereivilla darstellte, die die Reederei Schuchmann und ihr Architekt Küchenmeister anstrebten, war den Mitgliedern der Baupflegekommission klar. Worum es ihr gehen musste, war deutlich zu machen, dass sie nicht gewillt war, sich im Baugenehmigungsverfahren ungestraft übergehen zu lassen. Von daher hatte die Kommission durch ihren Einspruch vom 24. Juli 1923 das Bauvorhaben gestoppt und „mit dem Architekten über die gerügten Mängel verhandelt.“[30]

26 Zit.: Bauabteilung Cuxhaven, Akte zu Bei der Alten Liebe 1. Hervorhebung durch den Verfasser.
27 Zit.: ebenda, Protokoll der Baupflegekommission vom 25. August 1923.
28 Vgl.: ebenda. Zit.: „Wenn eine Bebauung aber nicht mehr vermieden werden könne…“.
29 Zit.: ebenda.
30 Nach: ebenda.

Das Ergebnis war, dass Architekt Küchenmeister die im Auftrag der Baupflegekommission durch deren Mitglied Dr. Fink ausgearbeiteten Änderungsvorschläge akzeptierte, und die Kommission nun dem Bauprojekt zuzustimmen vermochte.



Abbildung 64:
Bauvorschlag von Architekt Richard Alberts an die Baupflegekommission[31]

Die darauf basierenden neuen Baupläne wurden durch den Architekten Küchenmeister umgehend vorgelegt und sowohl von der Baupflegekommission als auch dem Hamburgischen Amt Ritzebüttel am 16. August 1923 genehmigt. In ästhetischer Hinsicht war das Ergebnis ernüchternd. Das Gebäude verlor deutlich an Eleganz und Leichtigkeit. An der Vorderfront des Hauses fiel der vormals elegante, türmchenartige Abschluss der Treppenhauskonstruktion mit Flachdach weg (vgl. Abb. 65 o. li. Ostansicht).

Von dem loggienartigen Vorbau an der Westseite des Gebäudes blieb nicht mehr übrig, als ein Stumpf, der in der Hochparterretage nunmehr notgedrungen zum Balkon umfunktioniert worden war (vgl. Abb. 65 u. li.). Demgegenüber war der vormals gefällige Aussichtsturm an der Nordseite des Hauses, der ursprünglich in Dachfirsthöhe endete, um eine weitere Etage erhöht worden und auf die im zweiten Geschoß vorgesehenen Balkone war, anders als zunächst von der Baupflegekommission gefordert, nun doch nicht verzichtet worden (vgl.: Abb. 65 o. re.). Alles in allem mithin eine deutliche „Verschlimmbesserung“ der ursprünglich gelungenen architektonischen Gestaltung des „Hauses Seefahrt“, die hier durch die Auflagen der Baupflegekommission erzwungen worden war. Aber damit musste die Bauherrschaft leben. Nach alle dem zog die Baupflegekommission ihren Einspruch zurück und teilte dem Amt Ritzebüttel mit Datum vom 15. September 1923 mit: „Gegen die Errichtung

31 Quelle: Bauamt Cuxhaven. Planunterlagen.

des Bürogebäudes nach Maßgabe der neu eingereichten Zeichnungen (ist) Einspruch nicht zu erheben. Der Einspruchs vom 24. Juli ds.Js. findet damit seine Erledigung.“[32]

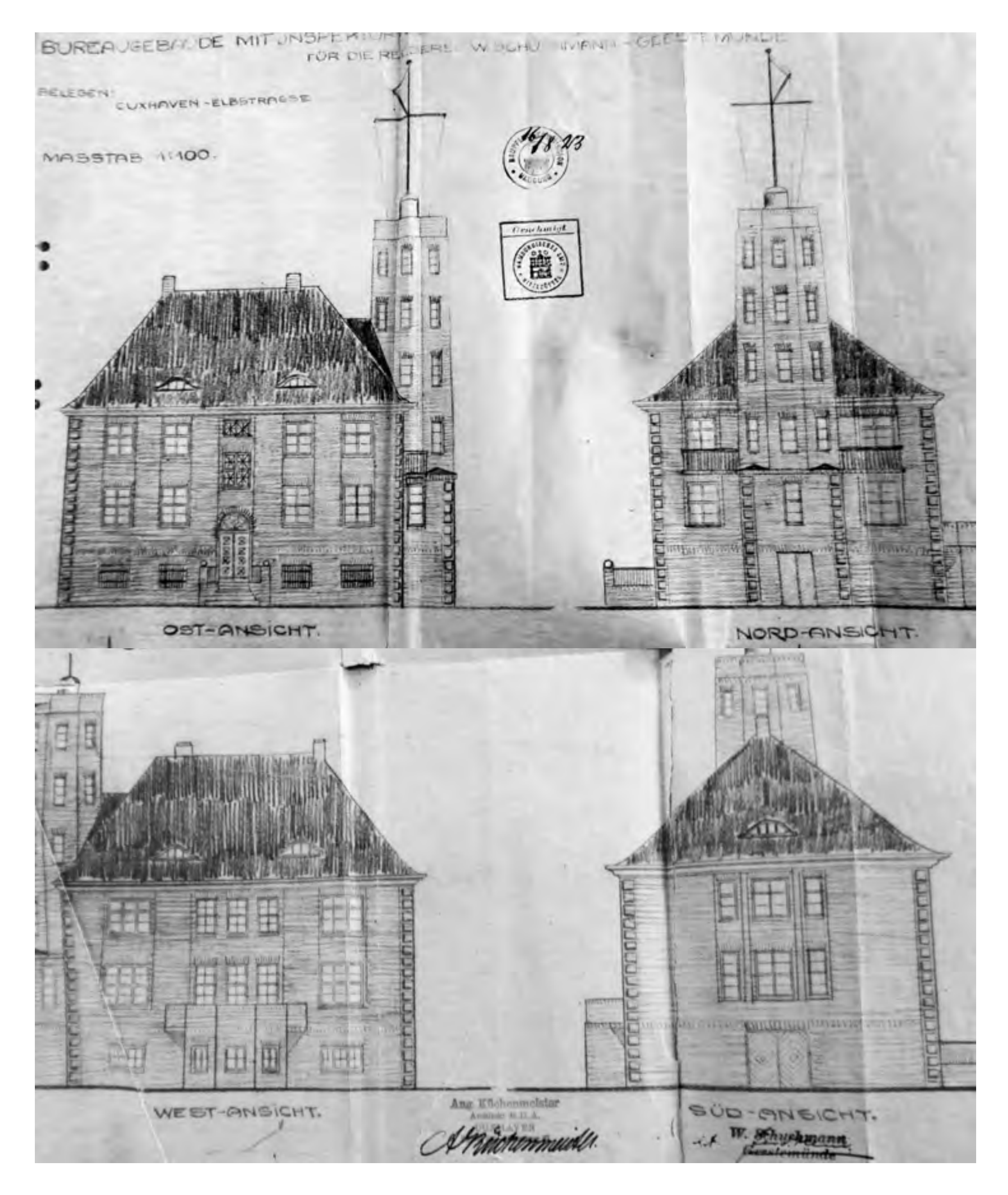


Abbildung 65: Die infolge der Auflagen der Baupflegekommission veränderte Baugestaltung des Schuchmannschen Reedereigebäudes Nordansicht; Westansicht; Ostansicht

32 Zit.: Bauamt Cuxhaven, ebenda, Schreiben der Baupflegekommission Hamburg an das Hamburgische Amt Ritzebüttel vom 15.9.1923.

5.1.2 Zur weiteren Baugeschichte des „Hauses Seefahrt“

Ein kurzer Überblick über den zeitlichen Verlauf des Baugeschehens ergibt sich aus den einschlägigen Aktennotizen des zuständigen Sachbearbeiters Johannsen der Wasserbauabteilung Cuxhaven. Dieser notierte am 25.9.1923 zunächst einmal: „Genehmigt nach Maßgabe der nun eingereichten Zeichnung und nach Formular und unter folgender Bedingungen: Die Genehmigung der Sielanlage ist bei der Ing. Abt. zu beantragen.“[33]

Die Baubehörde beziffert daraufhin die Genehmigungsgebühr für das Schuchmanngebäude am 29.9.1923 auf 295 Mill Mark. Noch am gleichen Tage werden die Rechnung und der Baubescheid an den Architekten A. Küchenmeister ausgehändigt.[34] Der Chronologie Johannsens zufolge, war das Gebäude bereits am 15.9.1923 „gerichtet und eingedeckt“[35] und gerade einmal drei Wochen später, d. h. am 5.10.1923 „nahezu putzfertig und die Maurer beim Fugen der Außenwände.“[36] Am 21.12.1923 heißt es dann: „Bis auf Gipser- und Malerarbeiten fertiggestellt.“ Und per **7.3.1924** wird die ordnungsgemäße **Fertigstellung** des Baues konstatier.[37]

Kommen wir nach diesem Überblick aber auf die Einzelheiten der Baugeschichte und -gestaltung des Gebäudes der Reederei W. Schuchmann zurück.

Mit der Erstellung der Planungsunterlagen für das Gebäude der Zweigniederlassung der Reederei Schuchmann in Cuxhaven wurde, wie bereits dargelegt, 1923 der ortsansässige Architekt Wilhelm Küchenmeister beauftragt. Ihm oblag der Entwurf für ein Bürogebäude mit Inspektorenwohnung, gelegen in: „Cuxhaven – Elbstrasse“.[38]

Was seinen Entwurf betraf, so stand dieser demjenigen des renommierten und für die Bugsier Reederei tätig gewordenen Hamburger Architekten Otto Hoyer eigentlich in keiner Weise nach.

Wiederum war ein Backsteinkubus mit Aussichtsturm geplant. Die Grundfläche des Hauses hatte Abmessungen von etwa 17 m auf 13 m und belief sich damit einschließlich eines kleinen Vorbaus an der Westseite des Gebäudes auf insgesamt ca. 225 qm. Hinzu kam die Fläche für den mittig an der Nordfassade angesetzten Aussichtsturm mit Abmessungen von etwa 5,20 m auf 5,20 m. Dieser war bis in Höhe der Fußbodenkante des zweiten

33 Zit.: Bauamt Cuxhaven. Planunterlagen.
34 Vgl.: ebenda.
35 Zit.: ebenda.
36 Zit.: ebenda.
37 Vgl.: ebenda. Hervorhebungen durch den Verfasser.
38 Vgl.: Bauamt Cuxhaven, Planunterlagen, hier nach den von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben zur Verfügung gestellten Fotos.

Obergeschosses als quadratische Konstruktion ausgeführt. Darauf aufgesetzt wurde dann die sich nach oben hin etwas verjüngende weitere Turmkonstruktion mit sechseckigem Grundriss. Diese mündete schließlich in einer Aussichtsplattform, die von einer etwa 1,50 Meter hohen Mauerkrone umschlossen wurde und auf der die für den Reedereibetrieb unverzichtbare Seefunkantennenanlage montiert war.

Die weiteren architektonischen Konstruktionsmerkmale und Rahmenbedingungen lassen sich wie folgt charakterisieren:

Zunächst machten die Bodengegebenheiten des Baugrundes, also abgelagerter Elbsand, sowie die geplanten Aufschüttungen unter statischen Gesichtspunkten eine Pfahlgründung erforderlich. Hierzu sollte eine Tragkonstruktion aus 24 Eisenbetonpfosten dienen, die bei Durchmessern zwischen 0,50 m und 0,30 m eine Gesamthöhe von 4 Metern aufweisen sollten (vgl. Abb. 66 Fundamentplan, sowie Abb. 68 Längsschnitt des Hauses)[39]

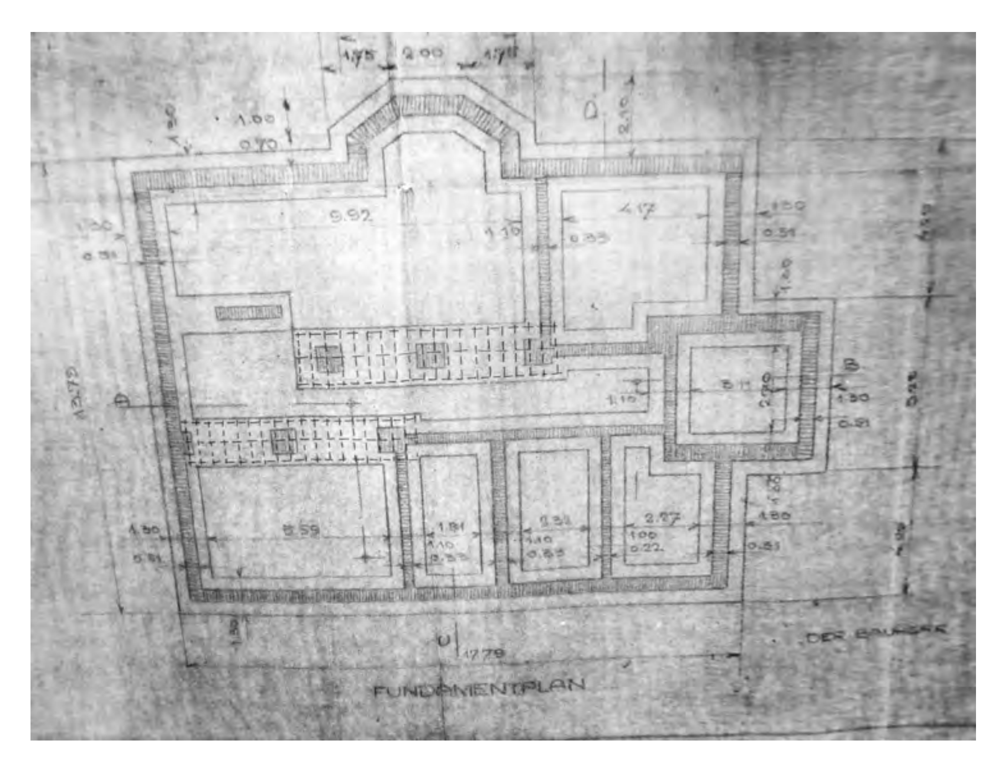


Abbildung 66: Fundamentplan des Hauses Seefahrt[40]

39 Quelle: ebenda.

40 Quelle: ebenda.

Die Eisenbetonpfosten sind 1,25 m tief im bisherigen Terrainboden verankert. Dieser wird um 2,75 m aufgeschüttet und auf ein Niveau von dann 8,70 m gebracht. Die Oberkante der Bodenplatte des Hauses liegt nun auf diesem Deichhöhenniveau und ruht auf einer pfeilergestützten Tragkonstruktion mit dem dazwischen aufgefülltem Boden (vgl. Bauzeichnung Abb. 68).[41] Die Trägerlage in Deichhöhe zeigt die nachfolgende Abbildung.

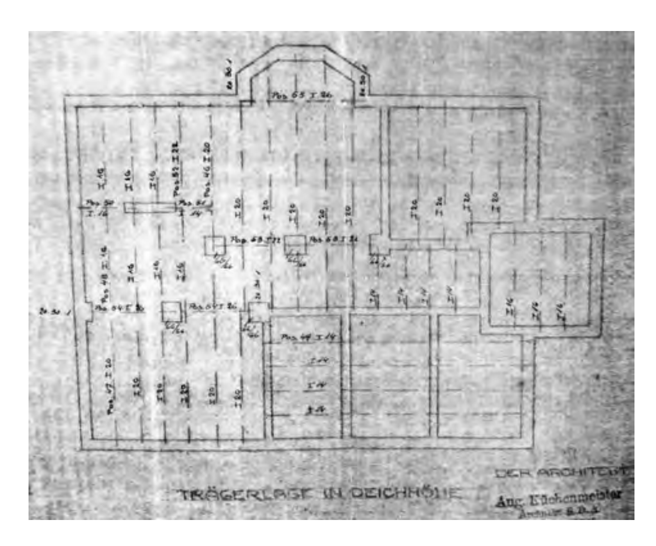


Abbildung 67:
Trägerlage in Deichhöhe[42]

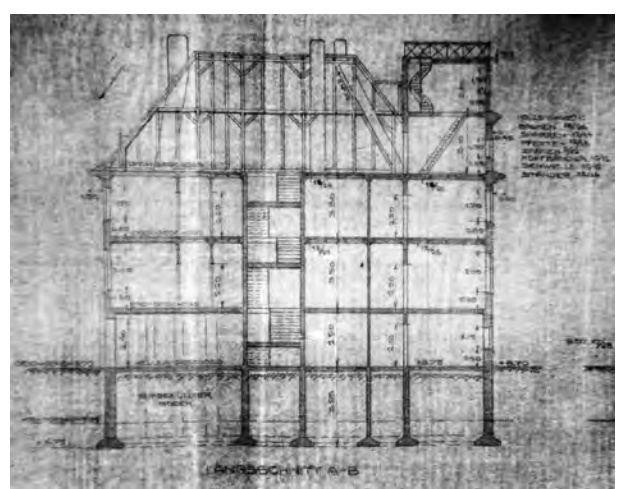


Abbildung 68:
Längsschnitt A-B des Hauses Seefahrt[43]

41 Quelle: ebenda.
42 Quelle: ebenda.
43 Quelle: ebenda.

Das Gebäude konnte straßenseitig über eine großzügige achtstufige Außentreppe betreten werden, die einen Höhenunterschied von 1,50 m zum Straßenniveau ausglich (vgl. Abb. 69 Querschnitt des Hauses Seefahrt).[44]

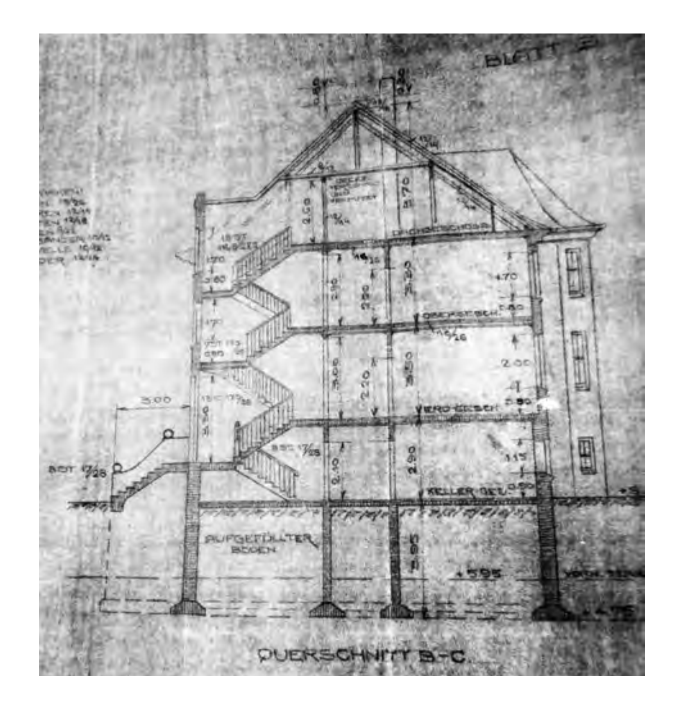


Abbildung 69:
Querschnitt B-C des Hauses Seefahrt[45]



Abbildung 70:
Treppe und Eingangstür[46]

44 Quelle: ebenda.

45 Quelle: ebenda.

46 Quelle: eigenes Foto vom Dezember 2019.

Die dekorative, farbig gestaltete zweiflüglige Eingangstür des Hauses (vgl. Abb. 70) eröffnete den Zugang zu einem zentralen Vorflur. Von diesem gingen die Treppen für sämtliche Geschoßebenen ab. An der Fassade des Hauses war mittig oben über dem großen Vorflurfenster mit ausladenden Metallbuchstaben der Schriftzug „Haus Seefahrt“ montiert. Über der Außeneingangstür prangte als Beschilderung in ebenfalls großen Metalllettern der Reedereiname „W. Schuchmann“. Und darunter, links und rechts im oberen Türbogenbereich positioniert, finden sich noch Angaben zum Tätigkeitsfeld als Bergungs- und Schleppunternehmen, ebenfalls als metallener Schriftzug an der Hauswand fixiert (vgl. Abb. 71). Diese Fassadenbeschriftung ist heute allerdings nicht mehr existent und dürfte im Rahmen des Verkaufes des Hauses Seefahrt an den Reichsfiskus (Heer) im Jahre 1939 entfernt worden sein.

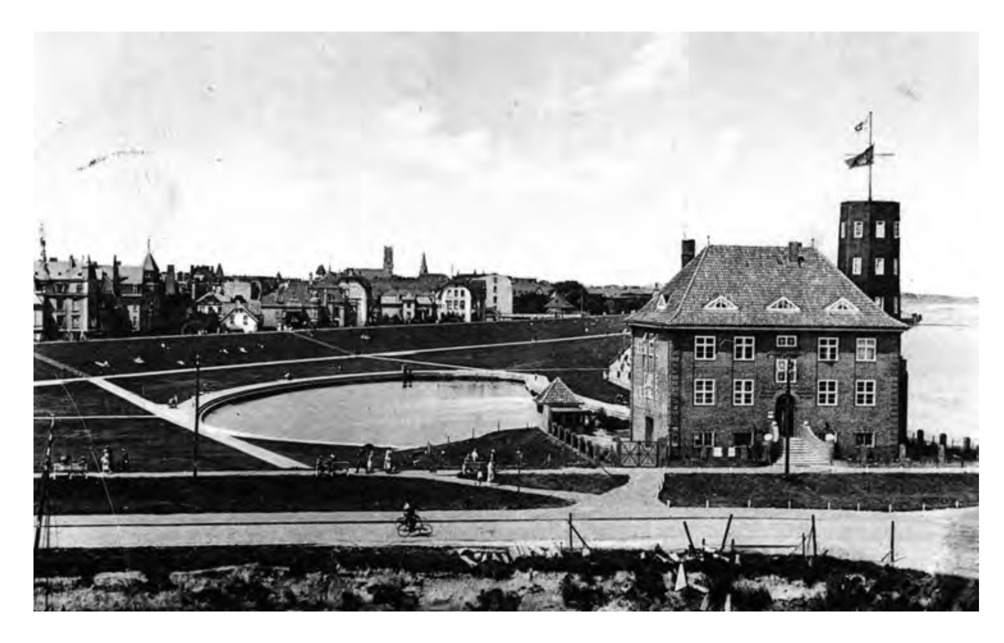


Abbildung 71: Ansicht des Hauses Seefahrt 1928 mit Außentreppe, Eingangstür sowie der Fassadenbeschriftung im Umfeld des Deichvorlandes und des Planschbeckens[47]

Im Gegensatz zu der von W. Schuchmann gewählten großformatig-plakativen Fassadengestaltung mit „Werbecharakter“ hatte die konkurrierende Bugsier AG an der südlichen Stirnseite ihres Reedereigebäudes demgegenüber nur den eher geschäftsmäßig bescheiden anmutenden Schriftzug „Bugsier-Reederei & Bergungs-A.G.“ anbringen lassen, ebenfalls allerdings in großen Metalllettern und weithin sichtbar. Eine derartige Beschriftung, wenn auch deutlich kleiner, findet sich zudem am Turm der Nordseite des Bugsierhauses.

47 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Abb. 35b1-25511 „Cuxhavener Seedeich mit dem Haus Seefahrt, Juli 1928“ (Foto Rudolf Thode, Cuxhaven).

5.2 Das Haus Seefahrt nach seinen Bauplänen

Wenden wir uns im Folgenden weiter auch der architektonischen Innenkonzeption des Hauses Seefahrt zu:

Das, wie bereits erwähnt, vom Cuxhavener Architekt Wilhelm Küchenmeister konzipierte Gebäude weist auffallende Ähnlichkeiten zu demjenigen auf, das sein Hamburger Kollege Otto Hoyer als Bugsierhaus entworfen hatte. Auch im Falle des „Hauses Seefahrt“ handelt es sich um einen repräsentativen, eigentlich dreigeschossigen Backsteinbau. Dies zeigt sich daran, dass auf die vollständig übererdig angelegte „Kellergeschoßebene“ ein „Erdgeschoß“ folgt, welches aber eigentlich als Hochparterre zu bezeichnen wäre. Dieses weist, da es in repräsentativer Funktion als Kontor ausgelegt ist, eine dem gerecht werdende Raumhöhe von 3,50 m mit stuckverzierten Decken auf. Darüber schloss sich das „Obergeschoß“ als Bereich für die Inspektorenwohnung an, mit einer ebenfalls großzügig bemessenen Raumhöhe von 3,30 m. Hierüber befanden sich dann die mit „Dachgeschoss“ bezeichnete Etage mit einer immer noch respektablen Raumhöhe von 2,60 m, sowie der Spitzbodenbereich mit einer Maximalhöhe von 2,40 m im Firstbereich.

5.2.1 Das Kellergeschoß

Die vorgenannten Geschoßebenen lassen sich im Einzelnen wie folgt beschreiben: Zuunterst, aber dennoch auf ebenerdigem Niveau der Deichkronenhöhe von +8,70 m, so die Planunterlagen, befand sich die „Kellerebene“ mit einer ungewöhnlich großzügig konzipierten Raumhöhe von 2,90 m, sowie entsprechenden Fenstern von 1,15 m Höhe.

Das Kellergeschoß umfasste drei als „Lager“ bezeichnete und offen miteinander verbundene Flächen von etwa 100 m² (vgl. Abb. 72). Diese waren mittels eines Tores von 2,50 m Breite und 2,40 m Höhe von der Südseite des Hauses her zugänglich. Des Weiteren finden sich auf der Kellerebene noch 2 gesonderte Räume à 12 m² zur Einlagerung von „Gemüse“, ein Kohlenkeller für das Heizmaterial (9 m²), sowie im Turmbereich die ca. 16 m² Fläche für die Zentralheizung und eine „Zapfstelle“.

Mit dieser zentralen Warmwasserheizung für das Gesamtgebäude wurde im Haus Seefahrt eine für die Zeit luxuriöse und fortschrittliche Technik verfügbar gemacht, mit der diejenige in den Bugsierhäusern nicht zu konkurrieren vermochte. Zwar kommen Warmwasser-Zentralheizung im privaten Wohnungsbau seit etwa 1900 auf, sie setzen sich allerdings erst wesentlich später, nämlich in den 1950er/60er Jahren, auf breiterer Ebene durch.[48] Der

48 Vgl. hierzu z. B.: Alfred Faber, Entwicklungsstufen der häuslichen Heizung, München 1957.

Heizraum im Turm war über eine großzügig bemessene Eingangstür von etwa 1,90 m Breite sowohl von außen her betretbar, als auch im inneren des Hauses vom Keller her zugänglich.

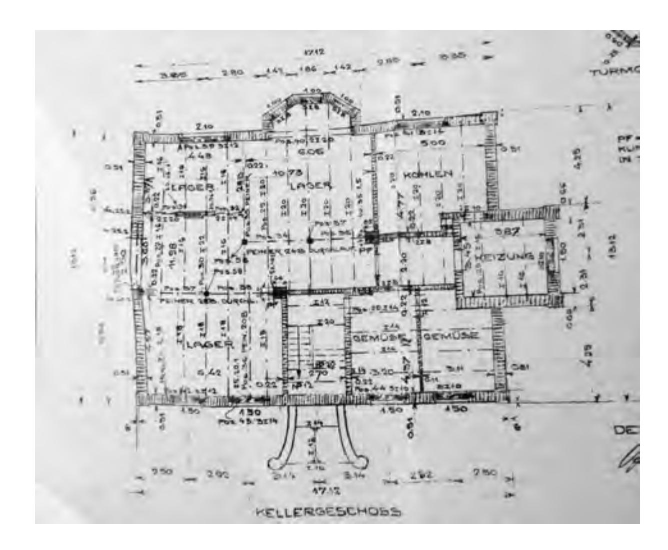


Abbildung 72:
Grundriss Kellergeschoß
Haus Seefahrt[49]

Trotz der installierten Zentralheizung finden sich auf den einzelnen Geschoßebenen ergänzend dennoch Schornsteinanschlüsse für Festbrennstofföfen.

Die erhöhte Anlage der „Kellerräume", die später zu Büroräumen um genutzt wurden, sollte möglichen Hochwassergefährdungen vorbeugen. Dass diese vorausschauende Sicherungsmaßnahme sich als durchaus nicht unbegründet erweisen würde, zeigt eine Momentaufnahme der Sturmflut, die Cuxhaven am 10. und 12. Oktober 1926 heimsuchte.



Abbildung 73:
Sturmflutsituation
beim Hause Seefahrt 1926[50]

49 Quelle: Bauamt Cuxhaven.

50 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven. Bildarchiv Sig. 4a3-00112.

Sie richtete im Außenbereich des Schuchmann-Gebäudes erhebliche Schäden an (vgl. Abb. 74).[51]



Abbildung 74: Sturmflutschäden beim Haus Seefahrt 1926[52]

Was überrascht, ist ein aus den genehmigten Bauunterlagen nicht ersichtlicher Sachverhalt. Im Rahmen einer Vor-Ort-Besichtigung des Gebäudes durch den Autor im Sommer 2020 zusammen mit Herrn Wilhelm Gümmer von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben stellte sich nämlich heraus, dass unter dem vorstehend beschriebenen Kellergeschoß noch eine weitere Teilunterkellerung existierte. Diese Räumlichkeiten hätten nach Plan eigentlich aufgeschüttet sein müssen und deshalb nicht existent sein dürfen. Eine steile Treppe führt zu diesen Räumlichkeiten, deren Wänden aus Backsteinmauerwerk bestehen. Die das Gebäude tragenden Konstruktion aus Eisenbetonpfeilern ist offen zugänglich. Es muss allerdings offen bleiben, wie es zu dieser ursprünglich nicht vorgesehenen Unterkellerungsebene gekommen ist, bzw. kommen konnte, zumal hierdurch dem Eindringen von Wasser bereits bei hohen Elbwasserständen Vorschub geleistet wird. Dies dürfte umso mehr für Sturmflutsituationen gelten, wie sie bereits wenige Jahre nach Fertigstellung des Hauses eintraten.

51 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Bildarchiv Sig.4a3-01851.
52 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven. Bildarchiv Sig.4a3-01851.

Die beiden kurz hintereinander erfolgten Sturmfluten von 1926 führten zu Pegelständen, die in Cuxhaven eine maximale Höhe von 4,05 Metern über Normal Null (NN) erreichten.[53] Bereits dies war äußerst besorgniserregend, auch wenn im Vergleich hierzu die Pegelstände bei der katastrophale und im kollektiven Gedächtnis nach wie vor besonders präsenten Sturmflut von 1962 mit + 4,96 m NN dann nochmals deutlich höher ausfallen sollten.

Bedenkt man im Hinblick auf die Sturmfluten von 1926, dass die Kellerräume des Lotsenhauses der Reederei Bugsier deutlich tiefer lagen, als das Gebäude der Reederei Schuchmann, so vermag man sich vorzustelle, dass bei dem mit einem „wirklichen" Keller ausgestatteten Lotsenhaus die sturmflutbedingten Schäden deutlich gravierender ausgefallen sein dürften, als am Schuchmann Gebäude. Und schon an diesem zeigt sich ein erschreckendes Bild der Verwüstung der umgebenden Schutzbefestigungen (vgl. Abb. 74).

Die Berichterstattung der Cuxhavener Pressemedien über die Folgen der Sturmflut fiel dennoch sachlich und unaufgeregt aus. Im „Tagesbericht" der Zeitung „Alte Liebe. Cuxhavener Volksblatt" vom 11. Oktober 1926 wird über das Ereignis u. a. folgendermaßen berichtet:

> Der Sturm trieb das Wasser in die Elbe und brachte schon bei der Morgentide einen hohen Wasserstand. Am Sonntagnachmittag erreichte um 3 Uhr die Sturmflut einen Stand von zirka 3 Metern über dem gewöhnlichen Hochwasser, wie es seit 10 Jahren nicht mehr zu verzeichnen war. Alle Straßen des Hafengebiets waren hoch unter Wasser, das an den Absperrschotten am Schlippen und bei der Löwenapotheke[54] 50 bis 60 Zentimeter hoch stand. Die Wellen schlugen sogar über die Querdeiche von dem früheren Hotel Continental bis zum Seepavillon und von dort zur Alten Liebe. Der Wellenprall richtete am Außendeich viele Zerstörungen an. So wurden an der Badeanstalt Grimmershörn Balken und Bretter losgerissen und weggetrieben und auch der Musikpavillon sehr demoliert. Von der Militärbadeanstalt wurde der Sprungturm entführt.[55]

Speziell zu Schäden an den exponiert gelegenen Gebäuden der Bugsierreederei, also dem Bugsier- und Lotsenhaus, findet sich, anders als eigentlich zu erwarten gewesen wäre, überraschender Weise kein Hinweis. Allerdings berichtete die „Cuxhavener Zeitung" in ihrem Artikel zu „Sturm und Hochwasser" zumindest davon, dass die „…Elbstraße und Umgebung … völlig überschwemmt (war)."[56] Und aus dem Cuxhavener Volksblatt vom 13.10.1926 ist zudem zu entnehmen, dass „…auf der Deichkrone in der Nähe des Leuchtturms das Pflaster unterspült (worden war)."[57] Demgegenüber hatte es das „Haus Seefahrt" der Reederei

53 Vgl.: Gabriele Gönnert, Thoms Buß, Berichte des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer, Nr. 2/2009. Sturmfluten zur Bemessung von Hochwasserschutzanlagen, Hamburg 2009.

54 Die Löwenapotheke, also die älteste Cuxhavener Apotheke, hatte ihren Standort in der Deichstraße 10. Damit war das Hochwasser mithin direkt in das Cuxhavener Stadtgebiet gelaufen.

55 Zit.: Alte Liebe, Cuxhavener Volksblatt, Montag 11.10.1926.

56 Zit.: Cuxhavener Zeitung 26. Jahrgang, Nr. 237 vom Montag, dem 11.10.1926.

57 Zit.: Alte Liebe, Cuxhavener Volksblatt, Mittwoch 13.10.1926.

Schuchmann wesentlich schwerer getroffen. „Beim Schuchmannhaus", so das Cuxhavener Volksblatt vom 12. Oktober 1926, „haben die Wogen mehrere Löcher in die Wurt gerissen, auf der das Haus errichtet ist. Ueber 2000 Sandsäcke sind bisher in die Lücken geworfen, um Schlimmeres zu verhüten. Der nördliche Pavillon war schon halb unterspült."[58] Dass diese Sicherungsmaßnahmen damit keineswegs abgeschlossen waren, lässt sich dem Artikel des Cuxhavener Volksblatts vom darauf folgenden Tag, den 13. Oktober 1926 entnehmen. Dort heißt es: „Die Arbeiten zum Schutze des Schuchmann-Hauses am Deich wurden gestern den ganzen Nachmittag fortgesetzt. Besonders wurde der stark unterspülte Nordpavillon mit Sandsäcken gestützt."[59] Einen Eindruck von den entstandenen Schäden an der Wurt des Hauses Seefahrt und den unverzüglich vorgenommenen Sicherungsmaßnahmen vermitteln die Abbildungen 73 und 76 dieser Publikation.

Ungeachtet aller Unbilden der und Gefährdungen durch die Sturmflutkatastrophe war die Schaulust der Einwohnerschaft an diesem Ereignis exorbitant. Auch dieser Sachverhalt spiegelt sich in einer zeitgenössischen Fotographie wider (vgl. Abb. 73). Darüber hinaus hatte es sich die Cuxhavener Zeitung vom 11. Oktober1926 nicht nehmen lassen, hierzu eine einschlägige Kommentierung zu verfassen, in der es heißt:

> Trotzdem hatte sich natürlich ein sehr zahlreiches Publikum auf dem Deich eingefunden, um das interessante Schauspiel des brodelnden, kochenden Meeres zu beobachten und sich von den durch das Hochwasser angerichteten Überflutungen zu überzeugen. Auf der Deichkrone mußte man sich zeitweise mit Gewalt gegen den Wind stemmen, um vorwärts zu kommen, aber man ließ sich die Laune auch nicht durch die von Zeit zu Zeit immer wieder einsetzenden heftigen Regengüsse verderben.[60]

5.2.2 Das Erdgeschoß/Hochparterre

Im Hochparterre (Erdgeschoß) des Hauses Seefahrt waren, anders als im Bugsierhaus, nicht die Wohnräume des Inspektors, sondern die Kontor- und Geschäftsräume platziert (vgl. Abb. 75). Es standen hier insgesamt 7 Büros, sowie ein Botenraum zur Verfügung. Zum Teil wurden diese durch die Reederei Schuchmann selbst genutzt, zum anderen an die Schiffsmaklerfirma Peter Hein vermietet, mit der man seit Jahren eng zusammenarbeitete und zu der über Ferdinand Hein, dem Oberinspektor der Reederei Schuchmann, zudem familiäre Verbindungen bestanden. Der Firmenname „Schiffsmakler Hein" prangte in großen Metallettern gut sichtbar an der Ostseite des Hause Seefahrt, und war dort an der Fassade mittig angebracht (vgl. Abb. 76).

58 Zit.: Alte Liebe, Cuxhavener Volksblatt vom 12.10.1926.
59 Zit.: Alte Liebe, Cuxhavener Volksblatt vom 13.10.1926.
60 Zit.: Cuxhavener Zeitung, 26. Jg., Nr. 237 vom 11.109.1926.

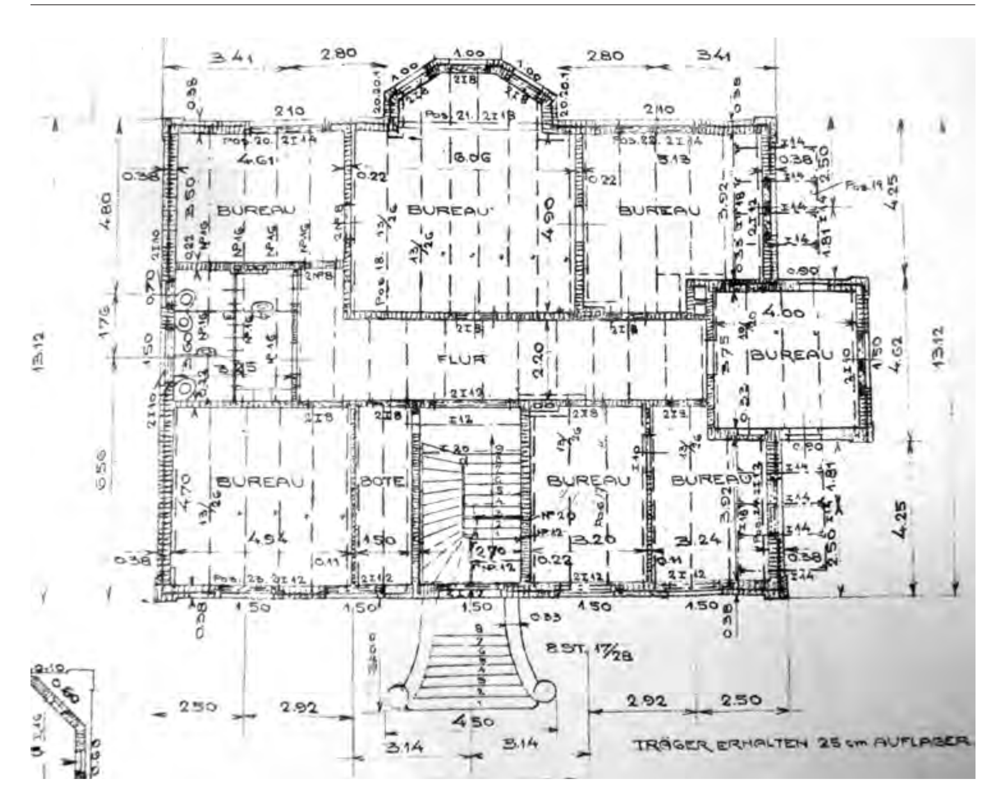


Abbildung 75: Grundrissplan Erdgeschoß des Hauses Seefahrt[61]

Das flächenmäßig größte und wohl attraktivste Büro der Etage war ebenfalls zentral zur Ostseite des Hauses hin angelegt und verfügt zudem über einen Balkon. Dieser war auf den bereits im Zusammenhang mit der Kellerbeschreibung erwähnten Vorbau aufgesetzt. Die bodentiefe Balkontür, die als Zugang auf diese Außenfläche diente, wurde an ihren Seiten symmetrisch von zwei Sprossenfenstern eingerahmt (vgl. Abb. 76).

Selbstverständlich verfügten die Büroräume über Telefonanschlüsse. Für die Reederei Schuchmann war dies die Cuxhavener Anschlussnummer 14, für Schiffsmakler Hein die Nummern 21 und 31, über die das „Fräulein vom Amt", der damaligen Vermittlungstechnik entsprechend, noch per Hand die gewünschten Verbindungen herstellen konnte.[62]

61 Quelle: Bauamt Cuxhaven.

62 Zur Telefontechnik der damaligen Zeit vgl. z. B.: Wolfgang König, Wolfhard Weber, Netzwerke Stahl und Strom 1840 bis 1914, Berlin 1990, S. 492-510.



Abbildung 76: Firmensignet„Schiffsmakler Hein“ an der Gebäude-Ostseite des Hauses Seefahrt im Oktober 1926 nach der Sturmflut[63]

Die sanitären Anlagen der Büroetage bestanden aus zwei voneinander getrennten Toilettenräumen. Sie waren mithin bereits in der Planungsphase auf zwei Nutzerparteien hin angelegt worden, also die Reederei selbst und einen Mieter. Zum einen stand im Toilettenraum ein durch einen kleinen Vorraum mit Handwaschbecken abgetrenntes WC zur Verfügung. Ein zweiter, davon unabhängiger Toilettenraum, verfügte sogar über 2 WC´s, zusätzlich ein Urinal und natürlich ebenfalls über Handwaschgelegenheiten.

5.2.3 Das Obergeschoß

Das gesamte Obergeschoß des Hauses Seefahrt war der Inspektorenwohnung vorbehalten. Diese bestand aus sechs Zimmern, Küche, Speisekammer, großzügigem Bad mit Badewanne, zusätzlicher Toilette, mehreren Waschbecken und Bidet, sowie Gäste-WC. Dies waren zwar technische Ausstattungsmerkmale, die im allgemeinen Wohnungsbau der Zeit durchaus noch nicht zum Standard gehörten, dennoch aber für eine großzügige, gutbürgerliche Wohnung eines Reedereiinspektors erwartet werden konnten. An der Nordseite des Hauses

63 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Bildarchiv Sig. 4a3-05497.

befanden sich zwei Balkone und für die drei Kinder der Familie von Oberinspektor Ferdinad Hein, die als erstes einziehen sollte, wurden zwei gesonderte Kinderzimmer vorgehalten.

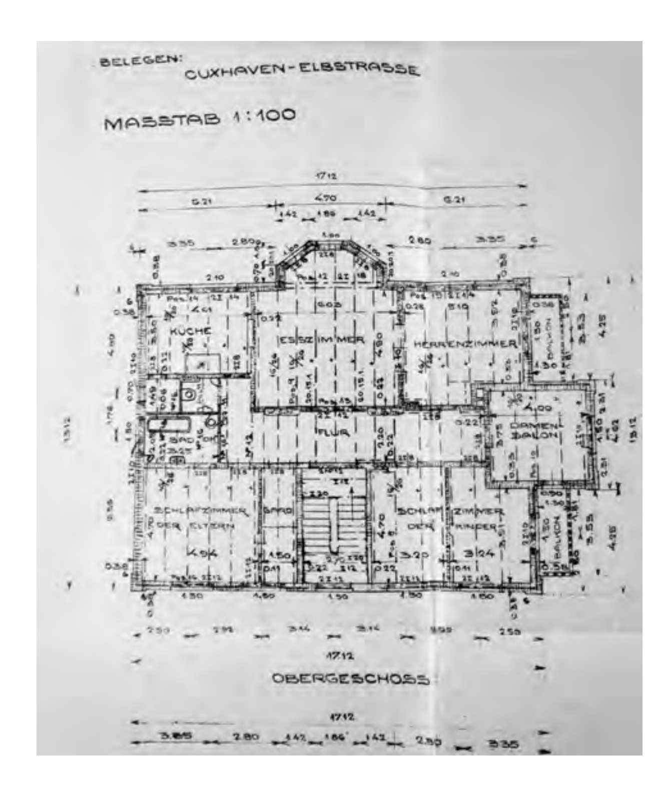


Abbildung 77:
Grundrissplan der Inspektorenwohnung im Obergeschoss[64]

5.2.4 Das Dachgeschoß

Wie der Grundrissplan des Dachgeschosses des Hauses Seefahrt ausweist, waren hier neben den Flächen für zwei Fremdenzimmer, ein Turmzimmer und dem beheizbaren „Mädchenzimmer“ für Hausbedienstete zudem noch Waschküche und Trockenboden ausgewiesen.

Die Zwischenwände des Dachgeschosses hatte man aus Leichtbausteinen gefertigt. Die Fremdenzimmer waren vom Treppenhausflur aus zugänglich und damit von den sonstigen Resträumlichkeiten der Dachgeschossebene getrennt. Eine dreieckige Dachgaube brachte Tageslicht in diesen Bereich des Treppenhausaufgangs (vgl. Abb. 71). Die Fremdenzimmer selbst, aber auch das Mädchenzimmer, der Trockenboden und insbesondere der Waschküchenraum besaßen ebenfalls eigene Dachgauben, so dass auch auf diesem Wege die erforderliche Belichtungs- und Belüftungsmöglichkeit gegeben war.

64 Quelle: Bauamt Cuxhaven, hier nach den von der Bundesanstalt für Vermögensverwaltung zur Verfügung gestellten Fotos.

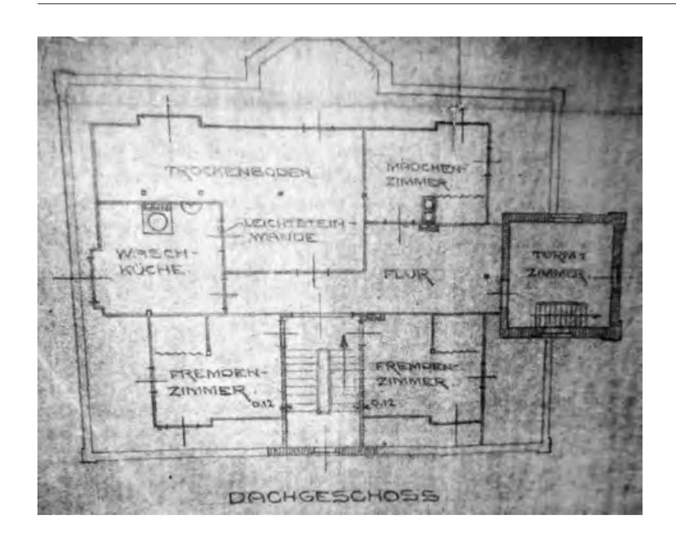


Abbildung 78:
Grundriss des Dachgeschosses[65]

Die Waschküche mit ihrem direkt danebengelegenen Trockenboden war funktional, wenn auch einfach ausgestattet. Sie verfügte über einen für diese Zwecke üblichen feststoffbeheizten Waschkessel, sowie einen Kaltwasser- und Sielanschluss. Ein fest installiertes großes Spülbecken fehlte allerdings, so dass für diesen Teil des Waschvorgangs auf die üblichen Zuber zurückgegriffen werden musste. Ein Handwaschbecken ist allerdings vorhanden.

Der direkt neben der Waschküche liegende Trockenboden reduzierte den Arbeitsaufwand des Waschtages dahingehend, dass das feuchte schwere Waschgut von der Hausangestellten nicht zum trocknen auch noch auf die Rasenfläche vor das Haus getragen werden musste, um es dort auf die Wäscheleine zu hängen. Zudem ließ sich so verhindern, dass vor einem honorigen Reederei-Bürogebäude für jedermann sichtbar die Wäsche des Oberinspektors flatterte. Hinzu kam, dass bei den Cuxhavener Wetterverhältnissen die Wäsche infolge von Regenschauern dann doch wieder von der Leine genommen, ins Haus gebracht und dann womöglich wieder aufgehängt oder auf den Trockenboden gebracht werden musste. Die Unterbringung der Waschküche und des Trockenbodens im Dachgeschoß des Hauses stellte mithin eine recht elegante und arbeitsorganisatorisch gelungene technische Lösung des Waschproblems dar, obwohl hierdurch letztlich nur das Hauspersonal entlastet wurde.

Mit welch großem physischem Aufwand das Wäschewaschen verbunden war, mag in diesem Zusammenhang eine kurze, stichwortartige Schilderung des Ablaufs eines Waschtages der damaligen Zeit verdeutlichen:

65 Quelle: ebenda.

1. Am Vorabend des eigentlichen Waschtages war die Wäsche einzuweichen, also über Nacht in einen Wasserbottich zu legen;
2. Am frühen Morgen des Waschtages hatte die Waschfrau die Wäsche aus dem Einweichwasser zu nehmen, zu wringen und in den Waschkessel zu legen. Dieser wurde zuvor mit Wasser und Waschmittel befüllt (ca. 60-100l) und angeheizt. Das Heizmaterial, also Kohle oder Holz, musste zuvor bereitgelegt, in unserm Fall also ins Dachgeschoß getragen werden;
3. Die Wäsche musste nun 20-40 Minuten lang kochen. Dabei war sie im Waschkessel ständig zu bewegen, und zwar mit dem Wäschestampfer;
4. Danach werden die Wäschestücke in eine gesonderte Wanne verbracht, aus der sie Stück für Stück in eine Zinkwanne mit eingestelltem Waschbrett (Ruffel) zum „ruffeln" per Hand genommen werden. Jedes Wäschestück muss auf dem gewellten metallenen Waschbrett einzeln „geruffelt" werden, um den Schutz zu entfernen;
5. Nach diesem Arbeitsgang wird jedes Wäschestück wiederum ausgewrungen und in eine gesonderte Wanne zum Spülen gelegt. Für den ersten Spülgang nahm man gern warmes Wasser, damit die Seife besser aus dem Gewebe gelöst werden konnte;
6. Üblicherweise wird zwischendurch die nächste Ladung Kochwäsche in die Seifenlauge des Waschkessel gelegt;
7. Der Spülvorgang incl. des Auswringens war in jeweils frischem Wasser mehrfach zu wiederholen, und zwar solange, bis das Spülwasser klar blieb, mithin dann also sämtliche Wäscheseife entfernt worden war;
8. Anschließend werden die fertig gewaschenen Stücke in einem Weidenkorb gesammelt und schließlich zum Trocknen auf den Boden oder den mit Wäscheleinen bespannten Hof gebracht;
9. Dort werden sie aufgehängt, nach dem Trocknen abgenommen und zum Bügeltisch getragen.

Zwischen dem Beginn des Waschtages, meist um 6.00 Uhr morgens und seinem Ende, konnten gut und gerne 12 Stunden Arbeit liegen. Die Waschfrau war mit ihrer körperlich schweren Tätigkeit voll ausgelastet und am Abend des Tages erschöpft, oder, wie es in der Literatur heißt: „Die Waschfrau war abends kaputt."[66]

Vor diesem Hintergrund war jedwede Arbeitserleichterung schaffende Gegebenheit als hilfreich zu begrüßen, auch wenn dies nur das Hauspersonal betraf. Im hier beschriebenen Falle also die unmittelbare Nähe des Trockenbodens zur Waschküche, wodurch der Transport der

66 Nach: Museum der Arbeit (Hrsg.), Das Paradies kommt wieder…Zur Kulturgeschichte und Ökologie von Herd, Kühlschrank und Waschmaschine, Hamburg 1993.

nassen, schweren Wäschestücke vom Dachgeschoß im dritten Stockwerk des Hauses Seefahrt auf den Hof/Garten entfiel und auch das tragen zum Trockenboden bei widrigen Wetterlagen nicht mehr erforderlich war.[67]

Die „Fremdenzimmer“, um auf die Nutzung der Räumlichkeiten im Dachgeschoß zurück zu kommen, dienten der kurzzeitigen Unterbringung von Mitgliedern der Schlepperbesatzungen, konnten aber auch als zusätzlicher Wohnraum für Hausangestellte Verwendung finden. Zumindest das eine der beiden Fremdenzimmer verfügte zu diesem Zweck über eine Ausstattung mit einem Kanonenofen, war mithin beheizbar.

Über eine hölzerne Treppe im Turmzimmer konnte dessen Dachfläche erreicht werden, um von hier aus einen Blick auf den Schiffsverkehr auf der Unterelbe zu werfen, aber auch um die Funkantennenanlage zu warten, oder die hauseigene Fahne zur Beflaggung zu hissen.

5.3 Zusatzbauten

Im Entwurf von Wilhelm Küchenmeister fehlten eben so wenig jene Bauelemente, mit denen schon das Bugsier- und das Lotsenhaus der Konkurrenz ausgestattet waren, nämlich zwei einfache Pavillons, ebenfalls wohl nach diesen Vorbildern gestaltet. Sie waren am Nord- bzw. Südende des Grundstücks auf dessen östlicher Seite positioniert (vgl. Abb. 79).

Der südliche dieser beiden Pavillons besaß zudem ein kleines Vordach und dürfte zum ab- und unterstellen von Fahrrädern gedient haben. Er diente im Laufe der Zeit allerdings auch als Hühnerstall. Dies geht zumindest aus der Genehmigung eines Bauantrages vom 29. August 1936 hervor, in dem das Hamburgische Amt Ritzebüttel genehmigt, „den vorhandenen Stall zu vergrößern und in eine Autogarage umzubauen.“[68]

Last but not least war das Grundstück mit einer Backsteinmauer umfriedet. Der Plan hierzu war mit den Bauunterlagen im September 1923 eingereicht worden (vgl. Abb. 79).[69]

67 Vgl. auch: Barbara Orland, Wäsche – Waschen. Technik- und Sozialgeschichte der häuslichen Wäschepflege, Reinbek 1991.

68 Zit.: Akten Bauamt Cuxhaven. Genehmigung vom 29. August 1936.

69 Abb. aus: Bauamt Cuxhaven, Bauakten.



Abbildung 79:
Grundrissplan des Neubaus mit seiner Einfriedung

In die Backsteinelementen der Umfriedung war allerdings kein Holz-, sondern ein Metallstrebenzaun eingelassen. Auch dies ist auf einer bereits vorstehend abgedruckten Fotographie (Abb. 71) gut ersichtlich. Zudem zeigt diese Abbildung des Hauses Seefahrt von 1928, dass ein doppelflügeliges, schmiedeeisernes Tor, welches von seiner Ornamentik her an ein Spinnennetz erinnert, den befahrbaren Zugangsweg zum gepflasterten Innenhof vor der Gebäudesüdseite abschloss. Das Anlegen dieser Zufahrt, in den Planunterlagen auch als „Rampe“ bezeichnet (vgl. Abb. 79 A), war vom Architekten August Küchenmeister am 5. September 1923 beim Amt Ritzebüttel beantragt worden.[70] Dies wurde mit der Notwendigkeit des „…Transportierens von Gerätschaften etc. …“ begründet.[71] Dass das eigentliche Anliegen, welches über das Transportieren von Gerätschaften deutlich hinausging und im Antrag mit „etc.“ benannt worden war, speziellere Ursachen hatte, geht aus der Stellungnahme hervor, die sich im Bericht der Wasserbauabteilung, verfasst von Chr. Christiansen, findet. Dort

70 Vgl.: Bauamt Cuxhaven, Bauakten Bei der Alten Liebe 1.

71 Zit.: ebenda.

heißt es nämlich, dass die Rampe deshalb von Schuchmann benötigt würde, „… um seinen Kraftwagen im Keller seines Gebäudes auf dem Pachtplatz unterzubringen …“.[72] Eine Genehmigung dieser Baumaßnahme erfolgt umgehend und liegt bereits am 5. Oktober 1923 vor.[73] Im Unterschied zu der vorhandenen Rampe von der Elbstraße auf die Deichkrone (vgl. Abb. 79 A), erlaubt die Neue eine kraftfahrzeuggerechte, unproblematische Zufahrt zum Schuchmanngelände. Dies kam nicht nur dem in seiner Limousine anreisenden Reeder selbst zugute. Auch die Anlieferung der zur Beheizung des Hauses erforderlichen großen Kohlemengen wurde dadurch erheblich erleichtert. Leider ist nicht belegt, was für ein Kraftfahrzeug der Reeder W. Schuchmann besaß. Den Zeitgegebenheiten entsprechend dürfte es sich allerdings um ein luxuriöses Fahrzeug gehandelt haben.



Abbildung 79a:
Grundrissplan des Neubaus
mit der neu angelegten Rampe

72 Zit.: Bauamt Cuxhaven, Bauakten Bei der Alten Liebe 1, Bericht Wasserbauabteilung vom 21.9.1923.

73 Vgl.: ebenda, Bescheid vom 5.10.1923.

5.4 Sonstiges zum Hause Seefahrt

Das Büro und Geschäftshaus „Haus Seefahrt“ mit Inspektorenwohnung der Reederei W. Schuchmann wurde im Frühjahr 1924 fertiggestellt. Die zeitgenössischen Fotos des Gebäudes offenbaren allerdings, dass man sich auch im Falle des „Hauses Seefahrt“ wiederum nicht so ganz an eingereichten Baupläne und behördlich genehmigte Planungsunterlagen gehalten hatte. Dies betraf in erster Linie den Aussichtsturm an der Nordseite des Hauses. Ohnehin handelte es sich hierbei um eine architektonischen Lösung, die weitaus weniger elegant ausfiel, als diejenige, die der Architekt Otto Hoyer für die Gebäude der Bugsier gewählt hatte. Diesem war es nämlich gelungen, das Bauelement Turm integrativ in den übrigen Baukörper zu integrieren und ihn nicht einfach wie einen Fremdkörper vor die Fassade zu setzen.

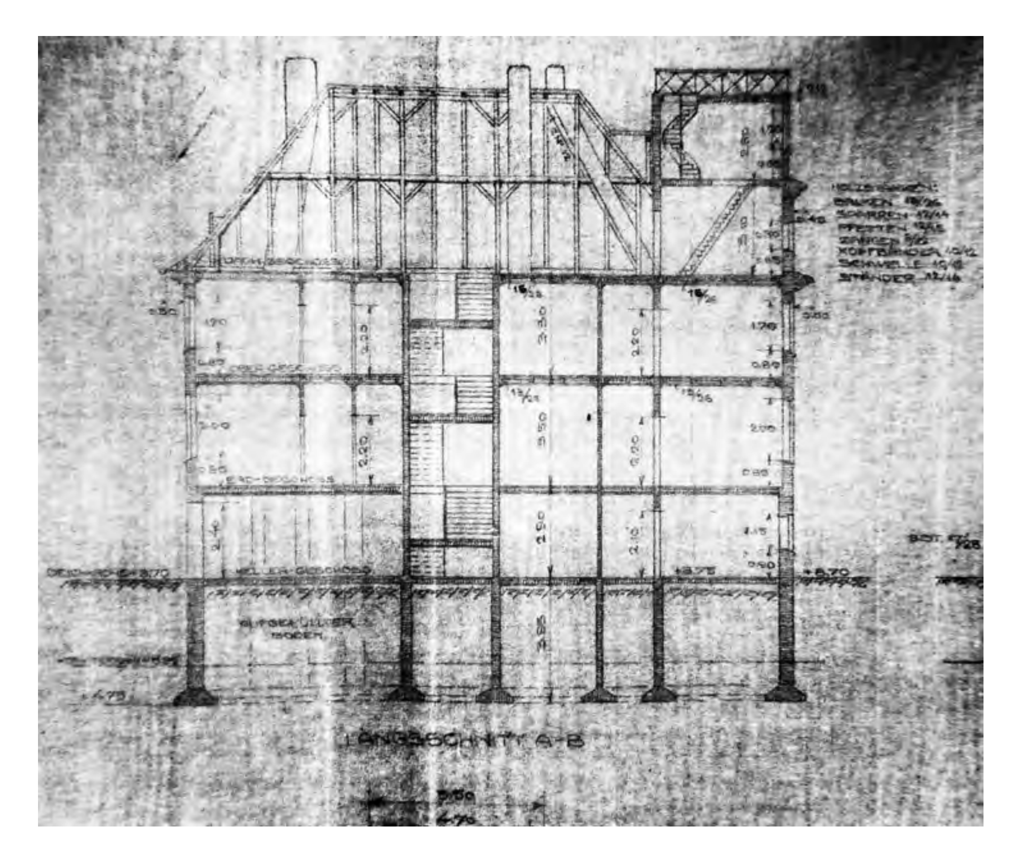


Abbildung 80: Längsschnitt A-B durch das Haus Seefahrt und die darauf ersichtliche, genehmigte Turmhöhe[74]

74 Quelle: Bauamt Cuxhaven, Planunterlagen „Haus Seefahrt“.

Ursprünglich sollte der dem Hause Seefahrt nach den Planungen des Architekten Küchenmeister eher wenig auffällige „Turm“, wie aus den Planungsunterlagen ersichtlich ist, in etwa in Höhe der Dachfirstoberkante des Gebäudes abschließen (vgl. Abb. 80: Längsschnitt A-B). Dies war den Auflagen der Baupflegekommission zum Opfer gefallen.

Stattdessen ragte der neue Turm nun, wie aus der nachstehenden Abbildung unzweifelhaft erkenntlich, um mindestens ein Stockwerk darüber hinaus.



Abbildung 81: Westseite des Hauses Seefahrt mit der tatsächlich höheren Bauausführung des Aussichtsturms[75]

Dieser Sachverhalt ergibt unter rationalen Gesichtspunkten, etwa im Hinblick auf einen freien Blick auf die Elbmündung und die dort ein- bzw. auslaufenden Schiffe, oder auch bezüglich der Funktionsfähigkeit der Seefunkantenne eigentlich keinen Sinn. Die vorgenommene Erhöhung des Turms brachte in dieser Hinsicht keinerlei zusätzlichen Vorteil. Stattdessen mag für das Abweichen vom ursprünglich beantragten Bauplan ein gänzlich anderer Grund maßgeblich gewesen sein. Dies könnte der psychologische Effekt des überhöhten Turmelements, auf den Schuchmann keineswegs verzichten wollte, gewesen sein. Dieses

75 Eigenes Foto vom April 2020.

prägte das „Haus Seefahrt“ architektonisch, dominierte in optischer Hinsicht die Nachbargebäude der Konkurrenz und dürfte ein symbolisch gemeintes Statement gewesen sein. Es brachte nämlich in Stein gemauert das zum Ausdruck, was die Reederei W. Schuchmann ihrem Konkurrenten Bugsier damit sinnbildlich zu verstehen geben wollte, nämlich: Wir sind euch überlegen, wie Jedermann sehen kann. Ein Sachverhalt im Übrigen, der sich schon ein Jahr später mit der Übernahme der Bugsier-AG durch die Reederei W. Schuchmann auch realiter bestätigen sollte. Der vormalige Konkurrent wurde hierdurch zu einem 100%igen Tochterunternehmen von Schuchmann, auch wenn sich am Firmennamen von Bugsier hierdurch nicht änderte.

Noch ein zweiter Aspekt ist im Hinblick auf das Abweichen von den zunächst eingereichten und dann infolge der Auflagen der Baupflegekommission veränderten Bauplänen anzusprechen. Die Bauzeichnungen weisen nämlich aus, dass der Vorbau an der Westseite des Hauses Seefahrt ursprünglich nicht dafür vorgesehen war, auf Höhe der Erdgeschoßebene zu enden und als Balkon für ein Reedereibüro zu dienen. Vielmehr sollte der Vorbau ursprünglich bis in Höhe des Dachgeschosses, also über die Gesamtgebäudehöhe, fortgeführt, und zur Dachfläche hin mit einer lichtspenden, größeren und in diese integrierte Dachgaube abgeschlossen werden (vgl. Abb. 82, Sparrenlage).

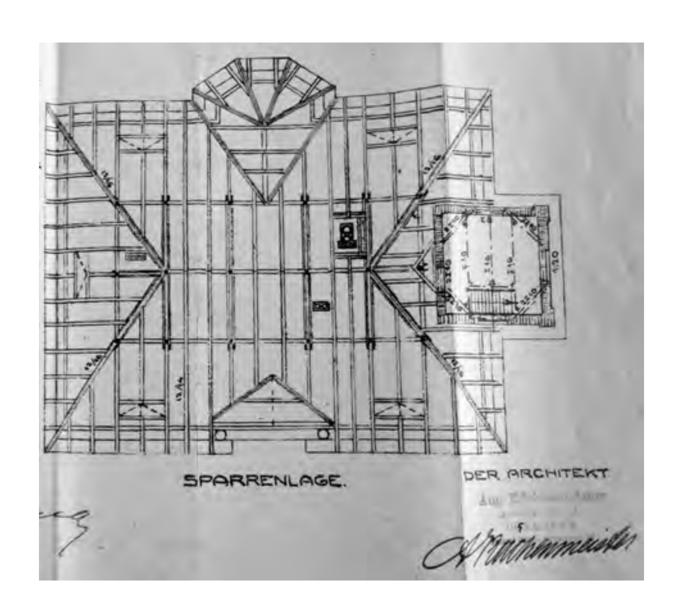


Abbildung 82: Sparrenlage der Dachkonstruktion mit Mauerkranz des Hausvorbaus; Ostseite; sowie der eingezeichneten Dachgaubenkonstruktionen[76]

Diese recht elegante Konstruktionslösung war an der Baupflegekommission gescheitert. Was übrig blieb, war ein Turmstumpf, der nun notgedrungen zumindest in einen Balkon

76 Quelle: Bauamt Cuxhaven, hier nach den von der Bundesanstalt für Vermögensverwaltung zur Verfügung gestellten Fotos.

umfunktioniert worden war, und dies auch nur, da die Betonbodenplatte des Hauses bereits fertiggestellt war und selbst durch Auflagen der Baupflegekommission nicht mehr geändert werden konnte.

Bei alledem liegt allerdings ebenso auf der Hand, dass die Reederei Schuchmann mit ihren Cuxhaven Aktivitäten mehr beabsichtigte, als ausschließlich Symbolpolitik gegenüber Konkurrenten zu betreiben. Man wollte in diesem aufstrebenden Geschäftsfeld direkt präsent sein und sich so Zukunftsoptionen erschließen.

5.5 Die frühe Mieterschaft des Hauses Seefahrt

Bereits im Fertigstellungsjahr des „Hauses Seefahrt“ firmierte Schuchmann, wie das Adressbuch Cuxhavens für 1924 ausweist, als „W. Schuchmann, Geestemünde, Zweigniederlassung Cuxhaven, Reederei- und Bergungsunternehmen“[77] im gerade fertiggestellten Gebäude. Hinzu kommt als Neumieter die Firma Peter Hein, Schiffs- und Assekuranzmakler, mit der die Reederei bereits über viele Jahre zusammen gearbeitet hatte, also ihrem langjährigen Vertreter vor Ort, der bisher seine Geschäftsniederlassung in der Deichstraße gehabt hatte. Auch der Amtsgehilfe O. Kroos war neben W. Schuchmann persönlich im Haus Seefahrt gemeldet. Hinzu kam Ferdinand Hein als Kapitäne und Inspektor der Reederei W. Schuchmann, der kurz nach Fertigstellung des Hauses, also bereits am 9. April 1924 zusammen mit seiner Familie in die Inspektorenwohnung einzog.[78] Inspektor Hein sollte hier dann bis zum 3. Juli 1939 gemeldet bleiben, bevor er und seine Familie in das eigenes Haus am Seedeich 16 übersiedelte.

Nachdem W. Schuchmann 1926 die Bugsier Reederei und damit auch deren beide Gebäude in Cuxhaven übernommen hatte, findet in den Folgejahren zum Teil ein Wechsel der Mieterschaft aus dem „Haus Seefahrt“ in das „Bugsier-“ bzw. „Lotsenhaus“ statt. Allerdings sollte es bis 1931 dauern, bis auch die Firma Peter Hein in ihrer Funktion als Schiffs- und Assekuranzmakler, Havarie-Kommissar, Schiffs- und Passageier-Agentur, sowie als Finnisches Vize-Konsulat ihren Firmensitz nach Auszug der Firma Thode & Dieck vom Haus Seefahrt in die Büroräume des Hochparterres des Lotsenhauses verlegt und dort bis 2005 ihren Firmensitz hatte. Sowohl an der Nordseite, als auch an der Südseite des Gebäudes prangte fortan weithin sichtbar in großen Holzlettern der Schriftzug „Schiffsmakler Hein“ (vgl. Abb. 83 und Abb. 84).

77 Zit.: Adressbuch für Cuxhaven und das Amt Ritzebüttel für 1925, S. 46.

78 Nach: Melderegister Cuxhaven. Für die Überlassung der Unterlage danke ich dem Stadtarchiv Cuxhaven, z.H. Frau Güldner.



Abbildung 83: Lotsenhaus mit Firmenschriftzug „Schiffsmakler Hein“ an der Nordseite des Hauses[79]



Abbildung 84: Lotsenhaus Südseite[80] mit Firmensignet „Schiffsmakler Hein“

79 Quelle: Stadtarchiv Cuxhaven, Bildarchiv Sig. 13g1-05259.
80 Quelle: ebenda, Sig. 13g1-05259.

Demgegenüber waren an der Eingangsstirnseite des Lotsenhauses nicht nur der in großen Metallettern ausgeführte Schriftzug „Cuxhavener Lotsenschaft“ angebracht, sondern zudem im unteren Gebäudebereich links und rechts der Eingangstür vier in Bronze gegossenen Tafeln mit den Firmenangaben zur Maklerfirma Hein montiert. Auch fand sich an der Eingangsstirnseite eine amtlich hoheitliche Beschilderung, die auswies, dass in diesem Haus das Isländische Konsulat residierte, und zwar vertreten durch die Inhaber der Schiffsmaklerfirma Hein, also zunächst durch Konsul Ernst Stabel und dann durch Konsul Wolf-Rüdiger Dick.

6. Ein erstes Fazit

Damit wäre zunächst einmal die Vor- und frühe Geschichte der Errichtung von drei Reedereigebäuden in den 1920er Jahren im näheren Umfeld der Alten Liebe zu Cuxhaven dargestellt.

Fassen wir die bisherigen Ausführungen kurz zusammen, so lässt sich folgendes festhalten:

In der ersten Hälfte der 1920er Jahre werden in Cuxhaven im direkten Umfeld des Hafenbereichs der „Alten Liebe“ drei markante Backsteinbauten errichtet. Sie dienen sowohl zu Wohn-, als auch Geschäftszwecken und prägen das Erscheinungsbild dieser Örtlichkeit im Vordeichbereich maßgeblich.



Abbildung 85: Das neue Erscheinungsbild des Hafenbereichs nahe der Alten Liebe nach Errichtung des Bugsier- und Lotsenhauses, sowie des Hauses Seefahrt[1]

Hinter dem etwa bildmittig im Vordergrund zu erkennenden markanten Leuchtturm, sind rechts die Neu errichteten Gebäude platziert. Im Hafenbereich dahinter findet sich der Slippen der Werft H. Sanftleben & Co. und links davon Bereiche des Alte Hafen sowie des Fischereihafens.

1 Bildquelle: Cekade Luftbild aus den späten 1920er Jahren.

Es handelt sich um mehrgeschossige Gebäude, die von der Hamburger Bugsier Reederei- und Bergungs-AG und der Bremerhavener Reederei W. Schuchmann errichtet werden, und zwar mit dem Ziel, in Cuxhaven dauerhaft eine Zweigniederlassung ihrer Bergungs- und Schleppunternehmen zu etablieren. Diese Investition ist wohl bedacht, denn Cuxhaven ist zu dieser Zeit nicht nur ein aufstrebender Hafen, sondern empfiehlt sich auch als Standort an der Unterelbe, der im besonderen Maße geeignet scheint, den Firmeninteressen im Bergungs- und Schleppgeschäft besonders förderlich zu sein. Unter derartigen Rahmenbedingungen verwundert es wenig, wenn gleich mehrere konkurrierende Reedereien bemüht sind, sich mit eigenen Zweigniederlassungen in Cuxhaven zu etablieren. Als zentrale Gegenspieler agieren hierbei die Hamburger Bugsier-AG und die Geestemünder/Bremerhavener Reederei W. Schuchmann. Während es der Bugsier AG nach komplexen Verhandlungen mit der Hamburger Finanzdeputation noch im Jahre 1923 gelingt, in der Elbstraße zu Cuxhaven nicht nur ein eigenes Wohn- und Geschäftshaus zu bauen, sondern auch für das in public-privat-partnership 1924 errichtete „Lotsenhaus" verantwortlich zu zeichnen, so stellt auch die Reederei W. Schuchmann ihr Geschäfts- und Wohnhaus wenig später, d. h. im Jahre 1924, in unmittelbarer Nähe dieser Neubauten fertig.

Vom Schwerpunkt ihrer Nutzungskonzeption her kann man die drei Gebäude dahingehend charakterisieren, dass es sich beim Bugsierhaus vorrangig um ein Wohn- und erst in zweiter Linie um ein Geschäftshaus handelte. Ursprünglich war nur ein Wohnhaus für die eigenen Mitarbeiter der Firma vorgesehen gewesen, um diesen schnellstmöglichen Zugang zu den im Hafen für Notfalleinsätze bereitliegende Schleppdampfer zu ermöglichen. Dann aber fand, entgegen des bestehenden Pachtvertrages mit der Finanzdeputation Hamburg, dahingehend eine Weitung der Nutzungsabsicht statt, dass nunmehr auch ein Kontor als Zweigniederlassung der Bugsier Reederei mit im Gebäude untergebracht werden sollte. Im Haus Seefahrt dominiert demgegenüber eher der Charakter des Geschäfts- und dann erst des Wohnhauses, war doch die Belletage mit Büroräumen und nicht mehr mit der Wohnung des Reedereiinspektors belegt. Dies allerdings war bereits im Bauantrag so formuliert worden. Das Lotsenhaus hingegen ist als reines Geschäftshaus anzusehen.

Wenn man sich die ökonomisch wie politisch allgemein höchst schwierige Situation der Weimarer Republik in den 1920er Jahre vor Augen führt, dann ist es umso erstaunlicher, dass von den vorgenannten Reedereien gerade in dieser Zeit Investitionen getätigt wurden, die dessen ungeachtet ausgesprochen zukunftsorientiert ausgerichtet waren. Man setzte mithin, zumindest was den eigenen Geschäftsbereich betraf, auf zukünftige Prosperität, und dies sollte sich dann tatsächlich auch bestätigen. Die Basis hierfür konnte für die Reederei W. Schuchmann nur Expansion sein, und diese würde den ökonomischen Erfolg garantieren. Noch während ihr Konkurrent, die Hamburger Bugsier Reederei, damit beschäftigt

war, ihren eigenen Expansionspläne dahingehende Gestalt zu verleihen, dass im aufstrebenden Cuxhavener Hafen eine Zweigniederlassung errichtet wurde, zielte W. Schuchmann längst darauf ab, diesen Konkurrenten auszuschalten. Hierzu hatte man seit 1921/22 nicht nur damit begonnen, Aktien des Konkurrenten aufzukaufen, sondern war auch bemüht, an Kredite in Millionenhöhe zu gelangen, um eine Übernahme der Bugsier zu finanzieren. Nachdem ein derartiges Ansinnen beim Preußischen Staat als zuständiger Landesherrschaft für den Firmensitz der Reederei in Geestemünde gescheitert war, entschloss man sich, nun stattdessen mit dem Land Bremen handelseinig zu werden. Und in der Tat gelang es so, einen Bankkredit von mehr als 3 Millionen Goldmark bereitgestellt zu bekommen, um die Busier Reederei zu übernehmen und zu einer 100%igen Tochter der nun Bremerhavener W. Schuchmann Reederei zu machen. Grundlage der Kreditgewährung durch Bremer Finanziers war u. a., dass Schuchmann seinen Firmensitz vom Preußischen Geesthacht auf die direkt gegenüberliegende Weserseite nach Bremerhaven verlegte. Und dieser Rahmenbedingung war man reedereiseits selbstverständlich nachgekommen.

Mit der endgültigen 100prozentigen Übernahme des vormaligen Konkurrenten Bugsier im Jahre 1926 ergab sich für Schuchmann in Cuxhaven allerdings die unvorhergesehene Situation, dass man nun nicht nur über zwei gerad neu errichtete und dicht beieinander liegende Reedereigebäude als Zweigniederlassung verfügte, sondern zudem noch für das ebenfalls auf eigene Kosten gerade fertiggestellte, kostenintensive Lotsenhaus verantwortlich war. Vertragsbedingt war es zudem unmöglich, sich aus dieser Konstellation, etwa durch Verkauf eines der Gebäude, zu löse. Die mit der Hamburger Finanzdeputation über 25 Jahre, also auf langfristige Zeiträume hin, abgeschlossenen Pachtverträge boten hierzu keinerlei Spielraum. Von daher blieb der Reederei W. Schuchmann nichts anderes übrig, als die Gegebenheiten zu akzeptieren und auf eine Gelegenheit zu warten, gegebenenfalls eines ihrer Gebäude veräußern zu können, falls der Hamburger Staat als Grundstückeigentümer und seine Finanzdeputation, bzw. dessen zuständiges Amt Ritzebüttel mit seinem Hafenamt als Vertragspartner zustimmen würden. Bis sich eine derartige Konstellation ergeben würde, sollten allerdings etwa fünfzehn Jahre verstreichen.

7. Zur weiteren Entwicklung

7.1 Der Verkauf des Hauses Seefahrt

Dass dies dann schließlich bis 1939 dauern würde zeigt, dass die Bergungs- und Schlepp-Reederei W. Schuchmann eigentlich keinen ökonomisch vertretbaren Ansatzpunkt finden konnte, um aus einem inzwischen unliebsamen gewordenen Pachtvertrag ohne große finanzielle Folgewirkungen aussteigen zu können. Nun aber, d. h. im Jahre 1939, schien sich eine gewisse Schnittmenge der Interessen der Reederei und derjenigen der „öffentlichen Hand" zu ergeben. Dies insofern, als sich beim Reichsfiskus Heer 1939 die Notwendigkeit abgezeichnet hatte, in Cuxhaven über Räumlichkeiten zur Unterbringung ihrer Wehrkreisverwaltung verfügen zu können. Das Gebäude der Reederei W. Schuchmann bot sich hierzu geradezu an, denn es verfügte über die notwendigen Räumlichkeiten, war, im Unterschied zu möglichen Alternativen, im direkten Einflussbereich der öffentlichen Hand, besaß ebenso sämtliche Infrastruktur eines Bürogebäudes, und auch vom Hauseigentümer war eine wohlwollende Reaktion auf ein Übernahmeangebot durch die öffentliche Hand zu erwarten. Im offenkundig beiderseitigem Interesse gelang es der Reederei W. Schuchmann so, ihr für eigene Zwecke längst entbehrlich gewordenes Bürogebäude „Haus Seefahrt" an den Reichsfiskus Heer für den stattlichen Betrag von 82.550 Reichsmark zum 1.1.1939 zu veräußern. Durch diese Transaktion erlangte die „öffentliche Hand" das Eigentum an einem Gebäude, welches auf staatlichem Pachtland erbaut worden war, und zunächst über den Reichsfiskus Heer dann nach dem Zweiten Weltkrieg 1948 an das Finanzamt Cuxhaven überging, um schließlich 1957 von der Oberfinanzdirektion Hannover, Bundesvermögensstelle, übernommen zu werden. Bis zum heutigen Tage blieb die Bundesvermögensverwaltung nun Eigentümer dieser Immobilie.

7.2 Zur Veräußerung des Lotsenhauses

Deutlich anders gestalteten sich die Eigentumsverhältnisse am „Bugsier-" und am „Lotsenhaus". Im Laufe der Zeit war es Absicht der W. Schuchmann Reederei, sich auch von diesem Engagement, d. h. insbesondere vom Lotsenhaus, zu befreien. Allerdings ließen es die eingegangenen langfristigen Pachtverträge mit dem staatlichen Grundstückseigentümer letztlich nicht zu, sich innerhalb der Pachtzeit von den eigenen Immobilien zu trennen. Für einen derartigen Fall bestand keinerlei vertragliche Regelung, die eine entgeltliche Veräußerung

zugelassen hätte. Ganz im Gegenteil. Selbst für den Fall, dass die öffentliche Hand „im öffentlichen Interesse“ auf das Grundstück würde zurückgreifen wollen, war festgelegt, dass dieses „geräumt“ und ohne jedwede Entschädigung des Hauseigentümers zurückgegeben sei. Weshalb von dieser Vertragsbestimmung letztendlich dann doch abgewichen wurde, lässt sich schwer ergründen. Allerdings dürfte dabei eine Rolle gespielt haben, dass der Mieterin im Rahmen der Grundstückspachtausweitung für das Lotsenhaus 1923 eingeräumt worden war, bei Vertragsauflösung doch eine „angemessene Entschädigung“ geltend machen zu dürfen. Deren Festsetzung jedoch oblag ausschließlich der staatlichen Vermieterseite des Pachtgrundstücks. Augenscheinlich ging es unter diesen Rahmenbedingungen in der Vertragsgestaltung also darum, eine einvernehmliche Regelung zu formulieren, die es allen Beteiligten erlaubte, das Gesicht zu wahren. Zudem war es zwingend erforderlich, hierbei eine ökonomisch und formal akzeptable Formulierung zu finden, die im Bedarfsfalle geeignet war, eine einvernehmliche Lösung zu legitimieren. Und dies gelang letztendlich, wenn auch erst Mitte der 1960er Jahre.

7.2.1 Der lange Weg zur Veräußerung des Lotsenhauses an das Land Niedersachsen

Bereits wesentlich früher, d. h. in den Jahren 1953 und 1954, war die Bugsier-Reederei- und Bergungs -AG als Eigentümerin des Lotsenhauses an das Hafenbau- und Verkehrsamt Cuxhaven herangetreten, um über den Verkauf dieser Liegenschaft miteinander ins Gespräch zu kommen. Dies gelang zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht, so dass die bestehenden Pachtverträge immer wieder verlängert wurden. Erst zehn Jahre später, also im Jahre 1965, insistierte Bugsier dann neuerlich in Sachen eines Immobilienverkaufs, und zwar mit dem Hinweis darauf, dass die Firma Peter Hein als ihr jahrzehntelanger Mieter im Lotsenhaus daran interessiert sei, das Haus insgesamt käuflich zu erwerben.[1] Auch machte man nunmehr sehr deutlich, dass dieses Ansinnen, anders als bisher, einer zeitnahen Regelung bedürfe. Im Schreiben der Bugsier an das Hafenbau- und Verkehrsamt vom 8. November 1965 kommt dies deutlich zum Ausdruck:

> Da wir die Verkaufsangelegenheit möglichst umgehend regeln wollen und auf jeden Fall beabsichtigen, bis spätestens zum Jahresende 1965 die Sache zum Abschluss zu bringen, wären wir Ihrem Amt für eine bevorzugte Prüfung und Erledigung sehr ver-

1 Vgl.: Archiv Niedersachsen-Ports/Niedersächsische Hafengesellschaft Cuxhaven. Bestand NHA 27022/27 Betriebsflächen/Bugsierhaus. Akte: Ankauf Lotsenhaus, Nr. N.H. 364; Niedersächsisches Hafenamt N.H. Tagebuch Nr. N.233 vom 8.Nov. 1965.

> bunden und bitten Sie um Ihre Unterstützung und Weitergabe an den Herrn Regierungspräsidenten in Stade.[2]

Das Niedersächsische Hafenamt als zuständige Behörde reagierte auf dieses Schreiben der Bugsier prompt und unmissverständlich. Man ließ dieser nämlich umgehend, und zwar per Brief vom 16.11.1965 folgende Antwort zukommen: „Auf Ihr o.a. Schreiben muß ich Ihnen leider mitteilen, daß das Land Niedersachsen nicht bereit ist, den Mietvertrag über die Fläche des Lotsenhauses, Flurstück Nr. 1734, jetzt Nr. 24, auf einen Dritten zu übertragen.“[3] Zudem wird, ganz formal und unter Bezug auf die bestehenden Vertragsverhältnisse auf folgendes hingewiesen: „Wenn Sie kein Interesse mehr haben, kommt nur die Auflösung des Mietverhältnisses unter Beachtung von § 12 Abs. 1 des Mietvertrages vom 21.5.1923 in Verbindung mit § 1 des Nachtrages vom 8.2.1950 in Betracht.“[4] Das allerdings würde bedeuten, das Bugsier das Pachtland kündigen und geräumt und mehr oder weniger entschädigungslos hätte übergeben müssen, auch wenn eigentlich von einem angemessenen Preis hierfür die Rede gewesen war. Die deutliche Abweisung ihres Ansinnens, sowie der Verweis auf die vertraglichen Bedingungen des § 12 des Pachtvertrages wird bei der Bugsier natürlich entsprechend wahrgenommen. Dennoch bewirkte die ablehnende Haltung des Hafenamtes keineswegs, dass die Reederei von ihrem Anliegen des Immobilienverkaufs tatsächlich abrückte. Dies lässt der weitere Verlauf der Korrespondenz mit dem Niedersächsischen Hafenamt erkennen. Schon am 19.11.1965 meldete sich die Bugsier dort wieder, und zwar mit folgenden Ausführungen:

> Wir haben Ihr Schreibe vom 15. d. M. erhalten, mit dem Sie uns mitteilten, dass das Land Niedersachsen nicht bereit ist, den Mietvertrag über die Fläche des Lotsenhauses auf eine Dritten zu übertragen. Wenn wir diese Mitteilung auch für sehr bedauerlich halten, da es sich bei dem interessierten Käufer um einen Mieter handelt, der schon jahrzehntelang im Lotsenhaus wohnt und sich als angesehene Firma besonders auch im Zusammenhang mit der Bedeutung Cuxhavens als Fischereihafen verdient gemacht hat, wollen wir Sie andererseits in der Angelegenheit eines etwaigen Verkaufs des Lotsenhauses keineswegs übergehen. In diesem Sinne bitten wir, unser Schreiben vom 8. November, das an die Korrespondenz in den Jahren 1953 und 1954 anknüpft, zu verstehen und zu prüfen, ob nicht das Niedersächsische Hafenamt oder das Land Niedersachsen selbst an einer Übernahme interessiert sind.[5]

Dieses Angebot und die anschließenden Gespräch der beiden Parteien ziehen sich hin. Erst im Jahre 1966 scheint man sich anzunähern. Das Niedersächsische Hafenamt schreibt nämlich am 22. April 1966 an die Bugsier Reederei:

2 Zit.: ebenda.
3 Zit.: ebenda.
4 Zit.: ebenda.
5 Zit.: ebenda, Tagebuch Nr. N.H. 241. Schreiben der Bugsier an das Niedersächsische Hafenamt vom 19.11.1965.

Wie ich ihnen bereits mitgeteilt habe, kann das Land Niedersachsen einem Erwerb Ihres Gebäudes Leuchtturmweg 5 durch einen Dritten nicht zustimmen. Da Sie jedoch an dem Besitz des Gebäudes offenbar nicht mehr interessiert sind, bleibt nur der Weg der Abgabe bzw. Übernahme des Gebäudes durch das Land Niedersachsen im Rahmen des Vertrages vom 31.5.1923 (§ 12) übrig. Um Ihrem Wunsch nach Abgabe des Gebäudes entsprechen zu können, bitte ich daher nochmals, mir ihren angemessenen Preis unter Berücksichtigung der in meinem Brief vom 4.4.66 genannten Gesichtspunkten mitzuteilen, damit ich dann in Verhandlungen über die Übernahme des Gebäudes eintreten kann.[6]

Abbildung 86: Wertermittlung des Staatlichen Hochbauamtes zu den Bugsiergebäuden und Preisvorstellung der Reederei[7]

Behördenintern hatte man sich allerdings bereits deutlich früher, nämlich im April 1964, mit Überlegungen zur Übernahme der Bugsiergebäude beschäftigt und entsprechendes Informationsmaterial für eine Entscheidungsfindung zusammengetragen. Zunächst einmal

6 Zit.: ebenda, Tagebuch Nr. N.H. 74, Schreiben des Niedersächsischen Hafenamtes an die Bugsier vom 22.4.1966.

7 Quelle: ebenda.

bestand dieses in einem vergleichenden Überblick zum Schätzwert der Gebäude. Zwischen 1952 und 1964 hatte dieser sich in etwa verdoppelt und betrug für das Kontorgebäude der Bugsier nun 186.180,– DM und für das Lotsenhaus 114.490,– DM.[8]

Bereits im Jahr 1952 waren von Bugsier auch ihre Kaufpreisforderungen beziffert und der staatlichen Seite benannt worden. Dieses Kaupreisangebot lag deutlich unter den Schätzwerten des Staatlichen Hochbauamts, und zwar mit einer Differenz von fast 40 Prozent! (vgl. Abb. 86). Ein Schnäppchen mithin für die öffentliche Hand.

Um sich ein klares Bild über dieses Angebot zu verschaffen, hatte man sich seitens des Niedersächsischen Hafenamtes sowohl zur Mieterschaft beider Gebäude, dem Gebäudezustand und der Nutzung der Gartenflächen, die aus dem Pachtvertrag ggf. herausgenommen werden könnten, einen Überblick verschafft. Und dieser sah für die staatliche Seite vielversprechend folgendermaßen aus:

> Die Gebäude sind in einem sehr guten Zustand. Am Wohnhaus ist nach der Sturmflut das Dach neu gedeckt worden. Die Mieteinnahmen sind gering und decken nicht die Unterhaltskosten. Jedes Haus bringt etwa rd. 200,– DM Miete monatlich. Bei der Besetzung des Wohnhauses (meist Witwen und alte Leute) wäre auch heut noch der Erwerb des Gebäudes interessant. Der Garten wird von dem Untermieter der Frau Rotte im Auftrag der Bugsier unterhalten und bewirtschaftet. *Eine Kündigung von Teilflächen dürfte daher nicht sehr schwierig sein.*[9]

Mit dem Hinweis darauf, dass das Bugsierhaus eigentlich kaum noch in den geschäftlichen Kontext der Reederei eingebunden war, sondern inzwischen im Wesentlichen durch die Witwen früherer Mitarbeiter oder betagter Ex-Mitarbeiter belegt war, wurde eine durchaus zutreffende Situationsbeschreibung abgegeben. Als Bewohner werden im Einzelnen namhaft gemacht: 1. Borchert/Hauswart (Kellergeschoß); Frau Frahm (EG li, 130 m²); Frau Hein/I. OG re); Kapitän Kräft (I. OG li); Johs. Wilcken/84 Jahre (II. OG re) und Frau Saggau mit Tochter (II. OG li). Hinzu kommt noch das kleine Büro der Bugsier im Erdgeschoß (EG) rechts. Im Lotsenhaus finden sich als Mieter die Schiffsmaklerfirma Peter Hein (EG); die Lotsen im I. Obergeschoß (OG) und zum Teil im II. OG., sowie Frau Rotte mit 2 Untermietern im Dachgeschoß.

Darüber hinaus hatte das Niedersächsische Hafenamt intern den eigentlichen Kern seines Interesses an Verhandlungen mit der Bugsier geklärt, und dieses bestand darin, zumindest Zugriff auf einen Teil der Flächen zu erlangen, die aktuell als Pachtland an die Reederei vergeben waren. Auch wird der Grund benannt, weshalb dies erforderlich und kurzfristig

8 Vgl.: ebenda, Akte N.H. 364, zu Tagebuch Nr. ohne. Vergleichende Wertermittlung zum 1.4.1964.

9 Zit.: ebenda, N.H. 364 vom 25.3.1964. Kursive Hervorhebung durch den Autor.

möglich sei. Eine Aktennotiz vom 28.3.1964 macht dies deutlich und zeigt zudem den formalen Weg auf, wie dies geschehen könne:

> Meines Erachtens sollte bei beiden Gebäuden angestrebt werden, mindestens Teilflächen zurückzunehmen, die zur Verbesserung der ungenügenden Verkehrsverhältnisse (mindestens für die hier notwendigen Dienststellen und Betriebe) zu verwenden. Beide Pachtverträge laufen stillschweigend jeweils um 1 Jahr weiter, bis zum 31.12. eines Jahres. Mit Frist von 1 Jahr vor Ablauf können sie gekündigt werden, also z. Zt. zum 31.12.65. Davon müsste doch auch erfolgreich Gebrauch gemacht werden können, und zwar nur mit dem Ziel, erforderliche Teilflächen herauszulösen. Wir wollen uns das zunächst an Ort und Stelle ansehen und dann mit der Bugsier verhandeln.[10]

Ohne Kenntnis von diesem Stand der behördlichen Vorüberlegungen zu besitzen, antwortet die Bugsier-Reederei auf das Ersuchen des Niedersächsischen Hafenamts vom 22. April 1966 umgehend, und unterbreitet ein für das Land höchst lukratives Angebot, welches in jedweder Hinsicht für ihre Verkaufsofferte wirbt:

> Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 22. d.M., mit dem Sie uns nochmals mitteilen, dass das Land Niedersachsen einem Erwerb des Gebäudes in Cuxhaven, Leuchtturmweg 5, durch einen Dritten nicht zustimmen kann, sodass uns nur der Weg der Abgabe bzw. Übernahme des Gebäudes durch das Land Niedersachsen übrig bleibt. Ihre Frage nach einem angemessenen Preis möchten wir Ihnen dahingehend beantworten, dass der Feuerversicherung eine Versicherungssumme (1914) von **DM 49.000,–** zugrunde liegt. Bevor die Firma Peter Hein sich mit Ihnen wegen einer eventuellen Übernahme des Gebäudes in Verbindung setzte, waren uns von anderer interessierter Seite bereits Preise von DM 120.000,– und mehr genannt worden. Selbstverständlich räumen wir dem Land Niedersachsen weitaus günstigere Möglichkeiten ein und möchten Ihnen die Übernahme des Gebäudes zum Preis von DM **75.000,–** anbieten. Wenn Sie bedenken, dass die augenblicklichen Mieteinnahmen p.a. DM 6.120,– betragen und noch wesentlich steigerungsfähig sind, zumal kein Mieter im Besitz länger laufender Mietverträge ist, sodass Sie also nach einer Übernahme völlig freie Hand in der Gestaltung der Miethöhe und der Mietverhältnisse haben.[11]

Es ist hieraus offen ersichtlich, dass sich bei der Reederei W. Schuchmann als Eigentümerin sowohl des Lotsen- als auch des Bugsierhauses das Interesse an ihrem Engagement in Cuxhaven deutlich eingetrübt hatte. Eigentlich war man bestrebt, dieses zu beenden. Dies unterstreichen nicht nur die Bemühungen, das Lotsenhaus – koste es was es wolle – abzustoßen, sondern dies zeigt sich auch darin, dass das Bugsierhaus längst nicht mehr im ursprünglich beabsichtigten Sinne für die Zwecke der Reederei funktional belegt war. Hatte man hier bei der Errichtung der Gebäude darauf abgezielt, Räumlichkeiten nicht nur für das eigene Kontor, den Reedereiinspektor und die hafennahe Unterbringungsmöglichkeiten für

10 Zit.: ebenda.

11 Zit.: ebenda, Tgb.Nr. 86 vom 27. April 1966. Schreiben der Bugsier an das Niedersächsische Hafenamt vom 25. April 1966.

verschiedene Mitglieder der eigenen Schiffsbesatzungen und ihrer Familien zu schaffen, so war man nun von dieser Zielsetzung deutlich erkennbar längst abgerückt. Im „Bugsierhaus" waren keineswegs mehr aktive und für den Geschäftsbetrieb erforderliche Funktionsträger des Reedereibetriebs untergebracht, sondern stattdessen im Wesentlichen nur noch die Witwen früherer Mitarbeiter, oder Rentner, wie etwa der vierundachtzigjährige ehem. Schiffszimmermann Johs. Wilckens. Dies hieß nichts anderes, als dass die Zweigniederlassung der Reederei W. Schuchmann in Cuxhaven eigentlich obsolet geworden zu seien scheint und man sich dessen unbeschadet auf die Standorte Hamburg bzw. Bremerhaven zu konzentrieren gedachte. Welche unternehmenspolitischen Ausrichtungen und Interessenskonstellationen hierbei eine Rolle gespielt haben könnten, ist schwer nachvollziehbar. Sicher allerdings ist, dass die Umnutzung des Bugsierhauses vom Reedereigebäude in ein „Wohnhaus für Jedermann" wohl in den wohnungspolitischen Kontext der frühen Bundesrepublik zu stellen ist. Hier war es der Wohnraummangel, der das Handeln der behördlich Verantwortlichen diktierte. Das im April 1953 von der Bundesregierung erlassene Wohnraumbewirtschaftungsgesetz sollte mit dafür sorgen, dem flüchtlingsbedingten Wohnraummangel zumindest notdürftig Herr zu werden. Jedweder Raum wurde zwecks Einquartierung benötigt und nötigenfalls per Zwangseinweisung belegt. Auch das Bugsierhaus blieb hiervon nicht verschont. Waren es vor dem Krieg noch fünf Mietparteien, die hier ihren Wohnsitz hatten, so waren es Mitte der 1950er Jahre stattdessen dann 12 Mietparteien, die sich zwangsläufig höchst beengt den Wohnraum des Hauses zu teilen hatten. Erst gegen Mitte der 1960er Jahre hatte sich diese Situation wieder soweit entspannt, dass die „Normalbelegung" des Bugsierhauses wiederhergestellt war, wenn auch mit einer Mieterschaft, die im aktiven Reedereibetrieb längst nicht mehr verankert war. Aus dem Blickwinkel der Schuchmann-Reederei betrachtet bedeutete dies folgerichtig, dass man sich der Cuxhavener Niederlassungen, auch aus Kostengründen, entledigen könnte, ohne gravierende geschäftliche Nachteile erwarten zu müssen. Von daher wurde Mitte der 1960er Jahre angestrebt, in einem ersten Schritt zumindest den Ballast des Lotsenhauses abzustoßen, und dem sollten die Gespräche mit dem Niedersächsischen Hafenamt dienen.

Das Angebot der Bugsier, dem Niedersächsischen Hafenamt das Lotsenhaus „für wenig Geld" zu überlassen, so wie im Angebot vom April 1966 formuliert, stieß behördlicherseits auf offene Ohren. Man hatte behördenintern doch längst die Übernahme des Objekts ins Auge gefasst und als höchst lukrativ bewertet. In dieser Angelegenheit berichtete das Niedersächsische Hafenamt am 25. Mai 1966 den Ankauf befürwortend direkt an den Regierungspräsidenten in Stade:

> Auf mein Schreiben vom 22.4.1966 hat die „Bugsier" mit Schreiben vom 25.4.1966 geantwortet. … Die „Bugsier" verlangt danach für die käufliche Übernahme des

> Gebäudes einen Preis von 75.000,– DM. Dieser Preis ist m. E. äußerst günstig. Das Gebäude wurde bereits im Jahre 1952 vom Staatshochbauamt auf 89.000,– DM geschätzt. … Eine Nachprüfung der Schätzung nach dem Stand vom 1.4.64 ergab bereits einen Wert von 107.000,– DM. Wenn auch das Gebäude z. Zt. restlos vermietet ist, ist doch damit zu rechnen, daß in absehbarer Zeit die Lotsenräume im 1. Geschoß frei werden, wenn der Lotsendienst ganz nach Brunsbüttelkoog verlegt wird.[12] Die Räume könnten dann zur Unterbringung der Firma Taucher Wulf verwendet werden. … Ein weiterer Vorteil ist, daß das Amt dann auch über die vermietete Grundfläche frei verfügen könnte, was bei der Umgestaltung des Leuchtturmweges als Zufahrt zu der aufgespülten Fläche in der Grimmershörnbuch und zu der geplanten neuen Seebäderbrücke von Bedeutung sein würde. Ich empfehle daher dringend, den Ankauf des Gebäudes in die Wege zu leiten und bitte um weitere Verfügung.[13]

Dieser Empfehlung schließt sich das Regierungspräsidium an und empfiehlt mit ausführlichem Schreiben vom 14. Juni 1966 und unter Beifügung der relevanten Unterlagen dem Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr die Übernahme des Lotsenhauses von der Bugsier zum geforderten Preis von 75.000,00 DM.[14] Dessen ungeachtet scheint dies dem Ministerium als Entscheidungsgrundlage noch nicht genügt zu haben, denn es fordert weitere Auskünfte an. Im Schreiben des Ministeriums an den Regierungspräsidenten vom 18. August 1966 heißt es hierzu:

> Aus Ihrem Bericht vermag ich nicht zu erkennen, ob der Ankauf des Lotsengebäudes für das Land günstig ist oder ob dieser evtl. zu einer dauernden finanziellen Belastung führen wird. Über die Angemessenheit des geforderten Übernahmepreises von 75.000,- DM kann ich erst nach Vorlage eines neuen Wertgutachtens des Staatshochbauamtes Cuxhaven entscheiden.[15]

Darüber hinaus sollte, so das Ministerium, das Regierungspräsidium ergänzend ein ganzes Bündel weiterer Fragen beantworten, bevor man sich zu entscheiden gedachte, und zwar:

a) Welche Veranlassung hat die Bugsier-Reederei- und Bergungs-AG, den Mietvertrag zu kündigen und das Lotsenhaus dem Land zu einem angeblich günstigen Preis anzubieten?

12 Die Lotsenbrüderschaft hatte ihre Büros allerdings bereits a. 1.2.1963 geräumt. Stattdessen war gleichzeitig nun der Lotsenbetriebsverein in das Gebäude eingezogen. Vgl.: Cuxhavener Zeitung 13-c-02 vom 1.2.1963 im Stadtarchiv Cuxhaven.

13 Zit.: Archiv Niedersachsen-Ports/Niedersächsische Hafengesellschaft Cuxhaven. Bestand NHA 27022/27 Betriebsflächen/Bugsierhaus. Akte: Ankauf Lotsenhaus, Nr. N.H. 364; N.H. Tagebuch Nr. N106/66 vom 25. Mai 1966. Niedersächsisches Hafenamt an den Regierungspräsidenten bzgl. des Erwerbs des Lotsenhauses.

14 Vgl.: ebenda, zu N.127/66. Schreiben des Regierungspräsidenten an den Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr vom 14. Juni 1966.

15 Zit.: ebenda, zu N181/68, Schreiben des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr an den Regierungspräsidenten vom 18. Aug. 1966.

b) Auf welcher Rechtsgrundlage beruht der Anspruch auf unentgeltliche Unterbringung der Lotsen? Auf wen ginge diese Verpflichtung über, wenn das Lotsenhaus vom Land käuflich erworben würde?

c) Wie hoch ist der jetzige Gebäudewert? (Wertschätzung durch das Staatshochbauamt Cuxhaven).

d) Wie hoch sind die derzeitigen Einnahmen?

e) Wie hoch werden voraussichtlich die Instandsetzungskosten sein?; Wie hoch werden die Unterhaltskosten jährlich zu veranschlagen sein?

f) Welchem Zweck soll bzw. kann das Lotsenhaus zugeführt werden?

g) Welche Einnahmen werden voraussichtlich einzuplanen sein?[16]

Die Stellungnahme zu all diesen Fragen nimmt einige Zeit in Anspruch und wird vom Niedersächsischen Hafenamt Cuxhaven erarbeitet. Dieses teilt, nach einem Zwischenbericht vom 19.9.1966, dem Regierungspräsidenten in Stade dann Anfang November 1966 unter anderem folgendes mit:

Zunächst einmal, dass man ohne direkte Befragung der Bugsier eigentlich keine Aussage dazu machen könne, weshalb diese das Gebäude veräußern wolle. Man habe allerdings „… unter der Hand…“[17] erfahren, dass die Bugsier das Gebäude verkaufen wolle,

> …weil sie nach dem Vertrag vom 31.5.1923 nicht berechtigt (sei), von den Lotsen eine Miete für alle Räume zu verlangen…Ferner (bestünden) zu der Firma Peter Hein (Erdgeschoß) enge geschäftliche und verwandtschaftliche Beziehungen, die die Bugsier veranlaßt (hätten), von einer angemessenen Mieterhöhung Abstand zu nehmen.[18]

Im Hinblick auf die inzwischen erfolgte Wertermittlung des Gebäudes durch das Staatshochbauamt, so die weiteren Ausführungen des Niedersächsischen Hafenamtes, habe sich letztendlich ein Sachwert von 120.255,– DM bestätigt, „…so daß der angebotene Kaufpreis von 75.000,– DM äußerst günstig sein dürfte.“[19] Die jährlichen Mieteinnahmen beliefen sich zur Zeit auf 6.120,– DM jährlich, könne jedoch auf 9.524,– DM gesteigert werden, wenn für sämtliche Gewerberäume ein Mietpreis von 3,– DM/m²/mtl. veranschlagt würde und die unentgeltliche Bereitstellung von Räumlichkeiten an die Lotsen entfiele.[20] Bezüglich der Grundinstandsetzungskosten von 28.371,– DM sei zu berücksichtigen, dass diese bereits in die Wertermittlung des Gebäudes eingeflossen seien, also nicht gesondert

16 Zit.: ebenda, zu N.181/66, Schreiben des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr an den Regierungspräsidenten vom 15. August 1966 (III/5 c – 21.41).

17 Vgl.: ebenda, Tgb. Nr. 215, Niedersächsisches Hafenamt an Regierungspräsidenten vom 8.Nov. 1966.

18 Zit.: ebenda.

19 Zit.: ebenda.

20 Vgl.: ebenda.

zu Buche schlagen würden. Bei den Unterhaltskosten müsste jährlich mit einem Betrag von etwa 1.000,– DM gerechnet werden.

Zur künftigen Nutzungsgestaltung des Lotsenhauses werden vom Hafenamt einige Gedanken entwickelt, die wiederum die Vorteilhaftigkeit eines Ankaufs durch das Ministerium unterstreichen sollen. Hierzu wird im Text Folgendes ausgeführt:

> Wenn auch das Gebäude z. Zt. restlos vermietet ist, so kann damit gerechnet werden, daß in absehbarer Zeit die Lotsenräume im 1. OG. frei werden, wenn der Lotsendienst ganz nach Brunsbüttelkoog verlegt werden sollte. Des weitern ist auch damit zu rechnen, daß die Räume im 2. OG.=Dachgeschoss in absehbarer Zeit frei werden. Diese Räume werden z. Zt. von Frau Rotte bewohnt und teilweise auch von den Lotsen benutzt. Ein weiterer Vorteil ist, daß das Amt dann auch über die vermietete Grundfläche frei verfügen kann, was bei der Umgestaltung des Leuchtturmweges als Zufahrt zu der aufgespülten Fläche in der Grimmershörnbucht und zu der geplanten neuen Seebäderbrücke notwendig wird. Ferner könnte der Bugsier im Kaufvertrag – wenn erforderlich – zur Auflage gemacht werden, daß sie der Firma Peter Hein (gesamtes Erdgeschoß) kündigt und ihr Räume im Bugsierhaus zur Verfügung stellt. Die Bugsier hat für diesen Fall schon vorgesorgt, indem sie dort die ehemalige Wohnung Frahm (130 m²) nicht wieder vermietet hat. In den Räumen der Firma Peter Hein könnte dann die Firma Taucher Wulf untergebracht werden. …[21]

Obwohl sich der Großteil dieser prognostizierten Entwicklung „in absehbarer Zeit" tatsächlich nicht realisieren sollte, – so verblieben etwa die Lotsen bis zum Jahre 2003 im Gebäude, die Schiffsmaklerfirma Peter Hein zog sogar erst im Jahre 2005 aus, während Taucher Wulf nie einzog –, bewirkten sie dennoch, dass sich das Land Niedersachsen nun tatsächlich zur Übernahme des angebotenen Gebäudes entschloss. Das vertragliche Prozedere und die Verhandlungen hierzu zogen sich dessen ungeachtet noch bis ins Jahr 1968 hin. Der Übernahmevertrag wurde vom Regierungspräsidenten am 12. Febr. 1968 unterzeichnet und vom Ministerium schließlich am 22.5.1968 genehmigt. Es blieb dessen ungeachtet dabei, dass die Übergabe des Hauses mit allen Rechten und Pflichten bereits zum 1.1.1968 erfolgte.[22]

Bis zuletzt war von Bugsier von elementarem Interesse, dass sichergestellt war, dass nach Verkauf und Abgabe des Lotsenhauses an das Land Niedersachsen die Gefahr ausgeschlossen war, durch Kündigung des Pachtvertrages für das Grundstück, auf dem das Kontorhaus der Bugsier errichtet war, dieses dann zwangsläufig zu verlieren. „Wir haben in unseren wiederholten mündlichen Gesprächen immer darauf hingewiesen", so Bugsier in ihrem Schreiben vom 24. April 1967 an das Niedersächsische Hafenamt, „dass wir mit dem Verkauf des Lotsenhauses eine Regelung für die Pachtfläche unseres Kontorhauses verbunden sehen."[23]

21 Zit.: ebenda.
22 Vgl.: ebenda, Tgb.Nr.N.130 Anlage, Übernahmevertrag zwischen Bugsier und den Land Niedersachsen.
23 Zit.: ebenda, Tgb.Nr.N.85 vom 24. April 1967. Bugsier an Niedersächsisches Hafenamt.

> Wenn Sie unserem Wunsch nach einer Verlängerung des Pachtverhältnisses nicht zustimmen können, weil sich zurzeit die späteren Baumassnahmen noch nicht übersehen lassen, so bringen Sie uns in eine sehr missliche Lage, denn wir sind bereit, Ihnen das Lotsenhaus zu einem wirklich bescheidenen Preis zu überlassen und begeben uns daher jeder Ausweichmöglichkeit, wenn später durch irgendwelche Baumassnahmen auf die Fläche unseres Kontorhauses zurückgegriffen werden sollte.[24]

Der Bugsier ging es mithin darum, im Rahmen des Verkaufs des Lotsenhauses an das Land Niedersachsen gleichzeitig auch zu regeln, dass kein späterer Zugriff auf das Pachtland ihres verbliebenen Reedereigebäudes und einer damit verbundenen Gesamträumung des Geländes „im öffentlichen Interesse“ verbunden werden konnte.

7.2.2 Zum Rahmeneschehen der Hafenentwicklung

Dass derartige Befürchtungen nicht aus der Luft gegriffen waren, ergibt sich daraus, dass aufgrund des Beschlusses des Rates der Stadt Cuxhaven vom 2. Februar 1965 ein Planfeststellungsverfahren auf den Weg gebracht worden war, eine 16 Hektar große Deichvorlandfläche zwischen der Alten Liebe, dem Leuchtturm und dem Seepavillon, bis etwa in Höhe der Seeterrassen mittig der Grimmershörnbuch, mit dem Ziel einer hafenwirtschaftlichen Nutzung aufspülen zu lassen.[25] Dieses Aufspülungsprojekt war umgehend umgesetzt und bereits 1966 abgeschlossen worden.



Abbildung 87:
Aufspülungsfläche des Vordeichgeländes zwischen der Alten Liebe und dem Fährhafen 1966[26]

24 Zit.: ebenda.

25 Vgl.: Hermann Borrmann, Bilder zur Geschichte des Hamburgischen Amtes Ritzebüttel und der Stadt Cuxhaven, Teil 2, a. a. O., S. 499-501.

26 Stadtarchiv Cuxhaven, 10_2e2_26894-Landgewinnung der Aufspülung zwischen der Alten Liebe und dem Fährhafen (Foto von Dieter Eichhorn).

7.2.3 Die Konsequenzen der Aufspülungsmaßnahmen in der Grimmershörnbucht

Zur verkehrstechnischen Erschließung des aufgespülten Areals war vom Niedersächsischen Hafenamt auch die „…Umgestaltung des Leuchtturmwegs als Zufahrt zu der aufgespülten Fläche in der Grimmershörnbuch und zu der geplanten neuen Seebäderbrücke…“[27] beschlossen worden. Dies bedeutete allerdings nichts anderes, als das hierzu auch auf Flächen würde zurückgegriffen werden müsse, die an die Bugsier-Reederei als Pachtland für ihr Kontorhaus vergeben waren und ggf. eine Beendigung des gesamten Pachtverhältnisses erzwingen konnten. Dies wohl wissend, hatte Bugsier von sich aus angeboten, dem Niedersächsischen Hafenamt einen Teil ihrer gepachteten Grundstücksfläche „freiwillig“ zu überlassen, allerdings nur im Sinne eines „Gesamtpakets“ beim Verkauf des Lotsenhauses. Dies wurde von Bugsier wiederholt aktenkundig gemacht, so auch in der hierfür einschlägigen Korrespondenz vom 24. April 1967 und vom 12. Juni 1967. Dort heißt es u. a.:

Mit unserem Vorschlag zum Nachtrag V streben wir eine faire Lösung zwischen Ihnen und uns an. Wenn wir Ihnen die Abtretung einer größeren Fläche vorschlagen, so geschieht dies aus dem Grunde, dass die Stadt in ihrer Planung unbehindert eine grosszügige Regelung treffen kann und gleichzeitig unser Haus mitten in der uns verbleibenden Fläche stehen würde.[28]

Auch ansonsten war die Reederei bemüht, ihr Übernahmeangebot so attraktiv wie möglich darzustellen.

Als flankierende Maßnahme hierbei diente das Ausweisen höherer als der bisherigen Mieterträge, was mittels einer deutlichen Anhebung des Mietzinses erreicht wurde. Die Mieteinnahmen waren, auch in Folge des Wohnraumbewirtschaftungsgesetzes von 1953[29], bis in die frühen 1960er Jahre recht bescheiden gewesen. Dies war selbst dem Niedersächsischen Hafenamt im Rahmen der Übernahmeverhandlungen natürlich nicht verborgen geblieben. In seinem Bericht an das übergeordnete Regierungspräsidium in Stade hatte man die Situation im März 1964 treffend folgendermaßen beschrieben, ohne allerdings auf eine Ankaufempfehlung zu verzichten: „Die Mieteinnahmen sind gering und decken nicht die Unterhaltungskosten. Jedes Haus bringt etwa rd. 200,– DM Miete monatlich. Bei der Besetzung des Wohnhauses (meist Witwen und alte Leute) wäre auch heute noch der Erwerb des Gebäu-

27 Zit.: Archiv Niedersachsen-Ports/Niedersächsische Hafengesellschaft Cuxhaven. Bestand NHA 27022/27 Betriebsflächen/Bugsierhaus. Akte Ankauf Lotsenhaus, Nr. N.H. 364 Tgb. Nr. N 215, Brief Niedersächsisches Hafenamt an Regierungspräsidium vom 8.11.1966.

28 Zit.: ebenda, Tgb. Nr. N 85, Schreiben der Bugsier an das Niedersächsische Hafenamt vom 24.4.1967.

29 Vgl.: https://de.wikipedia.org/wiki/Wohnraumbewirtschaftungsgesetz (Zugriff 9.2.2020).

des interessant."[30] Dieser aus dem Blickwinkel der Bugsier AG wenig verkaufsfördernden Einschätzung ihrer Mieteinkünfte aus den Cuxhavener Reedereigebäuden hatte man inzwischen allerdings entgegenzuwirken begonnen. Die Strategie konnte nur sein, möglichst all jene Rahmengegebenheiten zu korrigieren, bzw. in einem positiveren Licht darzustellen, die bisher beim Niedersächsischen Hafenamt eher als negativ wahrgenommen werden mussten. Dies bedeutete konkret, dass Bugsier zunächst einmal darauf verwies, „…dass keine langfristigen Mietverträge (bestünden)"[31], und damit deutlich machte, dass das Land Niedersachsen als Käufer mithin sowohl über die zukünftige Mieterschaft, als auch über den zu entrichtenden Mietzins mehr oder weniger freie Hand haben würde. Zum andern konnte man darauf verweisen, dass sich infolge von Mieterhöhungen, die zum 1. August 1965 in Kraft getreten seien, sich der Ertrag der beiden Anwesen deutlich verbessert hätte. Die vorgenommenen Mietpreiserhöhungen für Wohnraum in den Bugsiergebäuden betrugen vom April 1963 bis zum August 1965 immerhin fünfzig Prozent. Auch die Gewerbemieter, also die Firma Schiffsmakler Peter Hein K.G., sowie die Lotsenbrüderschaft Elbe, waren nicht ungeschoren davon gekommen und hatten nun monatlich 200,– DM bzw. 250,– DM zu entrichten.[32]

Damit hatte sich der Ertragswert der Gebäude deutlich erhöht und ließ sich nach außen hin vorteilhaft präsentieren. War das Niedersächsische Hafenamt für das Lotsenhaus noch von monatlichen Mieterträgen von 200,– DM ausgegangen, so beliefen sich diese nach den vorgenommenen Erhöhungen nun auf 510,– DM monatlich, und dies durchaus mit weiterem Steigerungspotential. Keinem der Beteiligten, also weder dem Niedersächsischen Hafenamt, noch der Bugsier, dürfte nämlich verborgen geblieben sein, dass mit dem Gesetz über den Abbau der Wohnungszwangswirtschaft von 1960[33] und des dort bestimmten Endes jedweder staatlicher Mietpreisbindung ab Ende Dezember 1967 der Weg für eine profitablere Mietpreisgestaltungen frei sein würde.

7.2.4 Der Verkauf des Lotsenhauses konkretisiert sich

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung verwundert es wenig, wenn die Bugssier-AG. ihr Schreiben an das Niedersächsische Hafenamt mit den Worten beschließt: „Wir hoffen, dass wir Ihnen mit diesen Angaben voll gedient haben und sehen gern dem von Ihnen

30 Zit.: wie Anm. 9, ohne Tgb. Nr., Schreiben des Niedersächsischen Hafenamtes an das Regierungspräsidium vom 25. März 1964.

31 Zit.: ebenda, Tgb. Nr. N.57, Schreiben der Bugsier an das Niedersächsische Hafenamt vom 23.3.1967.

32 Vgl.: ebenda.

33 Vgl.: Bundesgesetzblatt I (BGBl.), S. 389. https://www.bgbl.de/syver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&jumpTo=bgbl160s0389.pdf. (Zugriff 9.2.2020).

vorgesehenen Entwurf zu einem Übernahmevertrag für das Lotsenhaus entgegen."[34] Aber damit nicht genug. Um zu unterstreichen, zu welch günstigen Konditionen man bereit war, dem Land Niedersachsen das angebotene Lotsenhaus zu überlassen, und wie begehrt ihre Immobilie war, verwies Bugsier, wie wir bereits wissen, im Rahmen der laufenden Verhandlungen schon im November 1965 darauf, dass auch ihr langjähriger Mieter, die Schiffsmaklerfirma Peter Hein, sehr an einer käuflichen Übernahme interessiert sei.[35] Noch deutlicher wurde man in einem Schreiben, mit welchem man sich knapp fünf Monate später, also Ende April 1966, in gleicher Angelegenheit wieder an das Niedersächsische Hafenamt wandte und das Angebot eines weiteren Interessenten präsentierte. Darin führte Bugsier aus:

> Bevor die Firma Peter Hein sich mit Ihnen wegen einer eventuellen Übernahme des Gebäudes in Verbindung setzte, waren uns von anderer interessierter Seite bereits Preise von DM 120.000,– und mehr genannt worden. Selbstverständlich räumen wir dem Land Niedersachsen weitaus günstigere Möglichkeiten ein und möchten Ihnen die Übernahme des Gebäudes zum Preis von **DM 75.000,–** anbieten.[36]

Bei dieser Anpreisung verzichtete Bugsier auch nicht darauf, die weiteren Vorteile einer Objektübernahme besonders hervorzuheben, und diese betrafen die Mieteinnahmen sowie die Kurzfristigkeit der bestehenden Mietverträge:

> Wenn Sie bedenken, dass die augenblicklichen Mieteinnahmen p.a. DM 6.120,– betragen und noch wesentlich steigerungsfähig sind, so dürfte es sich hier um einen vorteilhaften Preis handeln, zumal kein Mieter im Besitz länger laufender Mietverträge ist, sodass Sie also nach einer Übernahme völlig freie Hand in der Gestaltung der Miethöhe und der Mietverhältnisse haben.[37]

All dies wurde, wie die einschlägigen Aktenvermerke belegen, vom Niedersächsischen Hafenamt aufmerksam registriert und in die eigenen Überlegungen einbezogen. Ein vorrangiges Interesse hatte man allerdings nach wie vor an der Herauslösung und Übernahme von Teilflächen des an die Bugsier verpachteten Grundstücks, und zwar mit dem Ziel einer Verbesserung der „ungenügenden Verkehrsverhältnisse" in diesem Bereich bei der Alten Liebe. „Wir wollen uns das zunächst an Ort und Stelle ansehen und dann mit der Bugsier verhandeln"[38] wird, um es nochmals hervorzuheben, im Aktenvermerk vom 28.3.1964 festgehalten.

34 Zit.: Archiv Niedersachsen-Ports/Niedersächsische Hafengesellschaft, a. a. O., N.H. 364, Tgb. Nr. 57, Schreiben der Bugsier an das Niedersächsische Hafenamt vom 23.3.1967.

35 Vgl.: ebenda, Tgb. Nr. N.233, Schreiben der Bugsier an das Hafenbau- und Verkehrsamt Cuxhaven vom 8.11.1965.

36 Zit.: ebenda, Tgb. Nr. N86, Schreiben der Bugsier an das Niedersächsische Hafenamt vom 25.4.1966.

37 Zit.: ebenda.

38 Zit.: ebenda, Aktenvermerk.

7.2.5 Die Übernahmeverhandlungen

Mit ihrem Vorschlag, dem Niedersächsischen Hafenamt rd. 540 m² im südlichen Bereich des bisher gepachteten Geländes incl. des dazugehörigen Pavillons am Bugsierhaus zu überlassen, stößt Bugsier beim Niedersächsischen Hafenamt auf offene Ohren, ohne dass jedoch dem damit eigentlich gekoppelten Anliegen, nämlich einer langfristigen, unkündbaren Verlängerung des Gesamtpachtverhältnisses zunächst entsprochen wird: „Wir danken Ihnen…“, so die Bugsier mit Schreiben vom 12. Juni 1967 an das Niedersächsische Hafenamt, „…für Ihre Bereitschaft, die von uns angebotene Fläche von rd. 540 m² aus dem Pachtverhältnis zurückzunehmen …“[39]. Und fährt dann, ganz unmissverständlich im Sinne einer Conditio sine qua non formuliert fort:

> Für unseren Wunsch auf Verlängerung des Mietverhältnisses für das Grundstück des Kontorhauses möchten wir noch einmal an Ihr Verständnis appellieren. Sie werden uns sicherlich darin beipflichten, dass wir uns bei einem Verkauf des Lotsenhauses selbst in eine sehr missliche Lage bringen, denn wir begeben uns doch jeglicher Ausweichmöglichkeit, wenn durch irgendwelche behördlichen Massnahmen auf die Fläche unseres Kontorhauses zurückgegriffen werden sollte und wir dadurch gezwungen werden, kurzfristig unsere Büroräume und die Inspektoren-Wohnungen verlagern zu müssen. Aber auch im Interesse unserer jetzigen und der zukünftigen Mieter liegt es, ein wenigstens auf einigermassen absehbare Zeit gesichertes Mietverhältnis zu haben. … wir (würden) es auch im Interesse der Mieter begrüssen, wenn die mündlichen Darstellungen, dass es in absehbarer Zeit nicht zu einer Veränderung unseres Pachtverhältnisses kommt, auch ihre vertraglich festgelegte Regelung erfahren.[40]

Schließlich wird man sich kurz vor Weihnachten 1967 einig. Im gegenseitigen Einvernehmen überlässt die Bugsier dem Niedersächsischen Hafenamt eine Teilfläche von 540 m² ihrer bisherigen Pachtfläche zur verkehrstechnischen Neugestaltung des Kreuzungsbereichs zwischen den Straßen „Am Alten Hafen“ und dem „Leuchtturmweg“ inklusive des darauf befindlichen Pavillons (vgl.: Abb. 88, grün gekennzeichnete Fläche).

Damit ist auch das Anlegen eines Verkehrsweges zum aufgespülten Deichvorland zwischen der Alten Liebe und den Seeterrassen verbunden, der direkt am nördlichen Ende des ehemaligen Hauses Seefahrt, jetzt Verwaltungsgebäude der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, und vor dem Seepavillon Richtung Westen verläuft. (heute Cassen-Eils-Straße).

Das Ergebnis der Verhandlungen mit der Bugsier und die getroffenen Vereinbarungen fasst das Niedersächsische Hafenamt in seinem Schreiben vom 20.12.1967 an das

39 Zit.: ebenda, Tgb. Nr. N.102, Schreiben der Bugsier an das Niedersächsisches Hafenamt vom 12.6.1967.
40 Zit.: ebenda.

Regierungspräsidium berichterstattend unter dem Betreff: „Ankauf des Lotsenhauses in Cuxhaven“ folgendermaßen zusammen:

> Am 23.11.1967 habe ich mit Herrn Peters von der Bugsier-Reederei- und Bergungs-AG, Hamburg, die noch offenen Fragen wegen der Übernahme des Lotsenhauses und Änderungen des Mietvertrages für das Bugsierhaus besprochen. Hierbei wurde erörtert und abgesprochen, das Mietverhältnis für das Bugsierhaus anstatt um 25 Jahre, wie bisher von der Bugsier gewünscht, am 1.1.1968 um 15 Jahre zu verlängern und eine Teilfläche von etwa 540 m² aus dem Vertrag herauszunehmen. Den Nachtrag V habe ich entsprechend neu gefaßt und der „Bugsier“ am 12.12.67 zu Unterzeichnung übersandt.[41]

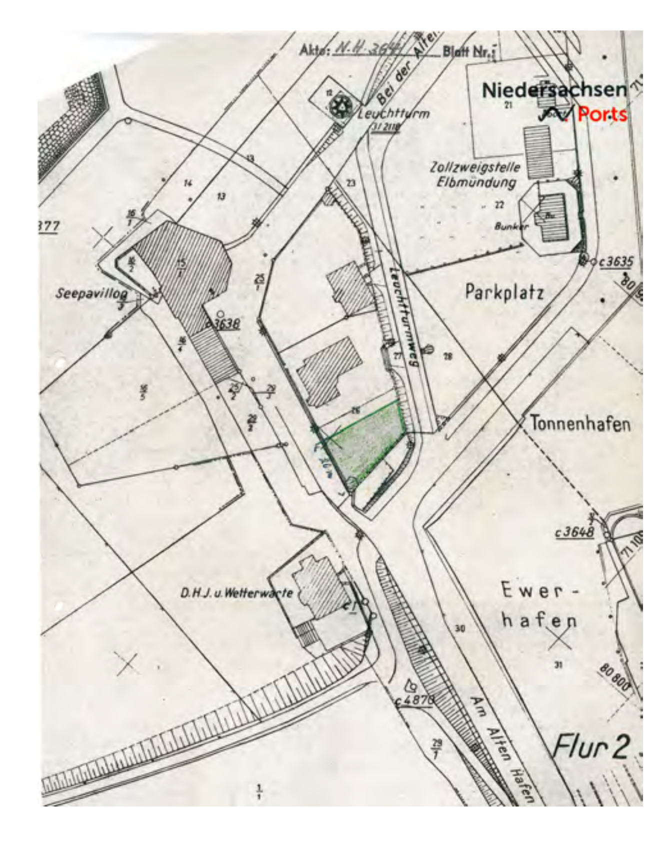


Abbildung 88: Grundstücks-Abtretungsfläche von 540 m² an das Hafenamt[42]

Für das Rechnungsjahr 1968 wird der Beschaffungsanschlag Nr. 200 für den Ankauf des „Lotsenhauses“ in Cuxhaven schließlich unter Kap. A 0852 Titel 701 mit der Summe von 81.000,– DM in den Staatshaushalt des Landes Niedersachsen eingestellt. Diese

41 Zit.: ebenda, Tgb. Nr.: N 187, Schreiben des Niedersächsischen Hafenamtes an den Regierungspräsidenten vom 20.12.1967.

42 Quelle: Anlage zu Tgb. Nr. 102 vom 12.6.1967. Die Abtretungsfläche ist grün gekennzeichnet.

Haushaltsmittel wurden vom Ministerium durch Erlass vom 6.6.1968 dann zugewiesen und freigegeben.

Dennoch zieht sich die Endabwicklung des Kaufs formal noch etwas hin. Ihrem Vertreter vor Ort in Cuxhaven, also den Oberinspektor und Kapitän Richard Kräft, weist der Vorstand der Bugsier-AG, Behrend-Janssen Schuchmann, per 20. Juni 1968 zum Einen an, dafür Sorge zu tragen, dass dem Niedersächsischen Hafenamt für die Kaufpreisüberweisung die vereinbarte Kontonummer benannt wird. Zum anderen soll Oberinspektor Kräft dafür Sorge tragen, dass das Niedersächsische Hafenamt davon unterrichtet wird, dass Bugsier

> …offizielle Zustimmung dazu (gibt), dass der noch in Stade liegende Vertrag, der bisher vorsieht, dass das Haus gemäss § 2 mit Wirkung ab 1. Januar 1968 übergeben wird und dass gemäss § 4 die Entschädigung am 1. Februar 1968 fällig ist, in beiden Paragraphen dahin abgeändert werden kann, dass der 1. Juli 1968 eingesetzt wird, sofern dies zur möglichst schnellen Erledigung der Übergabeverhandlungen von Vorteil ist.[43]

Augenscheinlich ist Bugsier daran interessiert, das Gesamtgeschäft schnellstmöglich über die Bühne zu bringen, um es damit endlich abzuschließen zu können. Hierzu war man auch bereit, auf die der Reederei eigentlich noch zustehenden Mieteinnahmen für fünf Monate, also für den Zeitraum von Februar bis Juni 1968, zu verzichten und führte hierzu verwaltungstechnische Gründe an: „Selbstverständlich erleichtert es auch das unnötige Hin- und Herrechnen der Mieteinnahmen und inzwischen gehabten Aufwendungen. Wir sind bereit, auf eine solche Aufrechnung zu verzichten und geben uns mit dem unveränderten Kaufpreis von DM 75.000,– zufrieden.“[44]

Dass der Vorstand von Bugsier nicht selbst, also wie bisher, d. h. direkt über die Geschäftsleitung, und damit durch Geschäftsführer Behrend-Janssen Schuchmann, sondern nur über ihren Cuxhavener Niederlassungsleiter Kapitän Kräft die Endabwicklung der mit dem Niedersächsischen Hafenamt geschlossenen Verträge abwickeln lässt, überrascht ein wenig. Möglicherweise zeigt sich hierin, dass man sich letztendlich der Not gehorchend dazu gezwungen sah, Konditionen zu akzeptieren, die sich mehr oder weniger nicht vermeiden ließen. Wenn man also derartige Konditionen letztendlich akzeptiert mussten, dann doch nur unter erkennbar gemachter Missbilligung, soweit diese überhaupt wahrgenommen werden würde. Zumindest hieß es in der Beauftragung der Bugsier an ihren Oberinspektor Kräft bzgl. des Niedersächsischen Hafenamt recht respektlos: „Dieser Brief ist rechtsverbindlich unterschrieben und geht Ihnen in doppelter Ausfertigung zu. Sie könne also gern dem Niedersächsischen Hafenamt eine Ausfertigung überlassen, damit alles seine Ordnung hat.“[45]

43 Zit.: ebenda, Tgb. Nr. N 130/68, Schreiben der Bugsier an ihren Kapitän Richard Kräft vom 20. Juni 1968.

44 Zit.: ebenda.

45 Zit.: ebenda.

Demgegenüber sorgt man sich den bisherigen eigenen Mietern gegenüber deutlich mehr und war bemüht, den Eigentümerwechsel möglichst problemlos zu gestalten. In der Anweisung an Oberinspektor Kräft heißt es in dieser Hinsicht:

> Gleichzeitig bitten wir mit der Behörde noch abzustimmen, dass die Mieter nach Möglichkeit in den nächsten Tagen von dem Übergang des Hauses in das Eigentum des Niedersächsischen Hafenamtes zum 1. Juli 1968 benachrichtigt werden. Die Behörde müsste dann die Mieter auch unterrichten, wohin sie die monatlich im voraus fällige Miete überwiesen haben will.[46]

7.2.6 Ergebnisbewertung

Alles in allem konnte Bugsier als 100%iges Tochterunternehmen der Reederei W. Schuchmann dennoch mit dem Gesamtergebnis zufrieden sein. Zum einen hatte man mit dem Verkauf des Lotsenhauses nicht nur sämtliche 1923/24 eingegangene Verpflichtungen einer public-privat-partnership zu den Akten legen können, sondern man hatte auch erreicht, dass das der Reederei verbliebene Kontorhaus, also das sogenannte „Bugsierhaus", auf einen zumindest längerfristigen Zeitraum von 15 Jahren in den Händen der Reederei verbleiben konnte und es nun nicht mehr möglich war, das verbliebene Pachtland kurzfristig gekündigt zu bekommen. Im Hinblick auf die Fixierung dieser Neuregelung berichtete das Niedersächsische Hafenamt per 20.12.1967 an das Regierungspräsidium Stade:

> Am 23.11. habe ich mit Herrn Peters von der Bugsier-Reederei- und Bergungs-AG, Hamburg, die noch offenen Fragen wegen der Übernahme des Lotsenhauses und Änderungen des Mietvertrages für das Bugsierhaus besprochen. Hierbei wurde erörtert und abgesprochen, das Mietverhältnis für das Bugsierhaus anstatt um 25 Jahre, wie bisher von der Bugsier gewünscht, ab 1.1.1968 um 15 Jahre zu verlängern. … Den Nachtrag V habe ich entsprechen neu gefaßt….[47]

Damit war das Junktim der Bugsier-Reederei bezüglich einer Abgabe des Lotsenhauses an das Land Niedersachsen bei Pachtverlängerung für das Grundstück des Bugsierhauses besiegelt.

46 Zit.: ebenda.

47 Zit.: ebenda, Tgb. Nr. N 187, Schreiben des Niedersächsischen Hafenamtes an den Regierungspräsidenten vom 20.12.1967.

8. Das Land Niedersachsen als Eigentümer des Lotsenhauses

Nachdem das Lotsenhaus incl. des zugehörigen Pachtlandes 1968 vom Land Niedersachsen übernommen und verwaltungstechnisch dem Hafenamt Cuxhaven unterstellt worden war, waren für die darauffolgenden Jahre etliche Maßnahmen ins Auge zu fassen, die erforderlich wurden, um den anstehenden und notwendigen Bau- und Instandhaltungsaufgaben in diesem Bereich des Hafengebietes und am Lotsenhaus selbst gerecht zu werden.

8.1 Infrastrukturmaßnahmen

Diese betreffen zunächst einmal die verkehrstechnische Neugestaltung des Bereichs vor dem Aufspülgelände in der Grimmershörnbucht und der Straßenführung zwischen Seepavillon, Leuchtturm und den bisherigen Reedereigebäuden, bzw. dem Lotsenhaus. Zum Neubau der Straße „Bei der Alten Liebe“ wird 1973 vom bisherigen Grundstück des Lotsenhauses eine Teilfläche von etwa 240 m² abgegeben, und auch der nördliche Gartenpavillon fällt den Straßenbaumaßnahmen zum Opfer. Parallel hierzu legt das Niedersächsische Hafenamt nun endlich, nach langjährigem Drängen der Betroffenen, sechs PKW-Parkplätze für die Mieter des Lotsenhauses an, die nun in die Lage versetzt werden, auf privater Fläche direkt hinter dem Haus ihre Fahrzeuge abzustellen. Die Initiative hierzu reichte etliche Jahre zurück. Bereits 1970 waren die Schiffsmaklerfirma Peter Hein und die Lotsenbrüderschaft an das Niedersächsische Hafenamt mit dem Wunsch herangetreten, direkt am Haus eigene Parkmöglichkeiten zu schaffen, um hier unbehindert vom zunehmenden touristischen Fahrzeugaufkommen im Bereich der Alten Liebe Stellplätze zur Verfügung zu haben. Ungeachtet der hierzu zwischen den Beteiligten geführten Vorgespräche, war allerdings im Laufe des Jahres 1970 nichts erkennbares geschehen, so dass Konsul Stabel, der Eigentürmer der Firma Peter Hein, sich nun schriftlich an die Behörde wandte:

> Im Frühjahr dieses Jahres haben Herr Kapitän Braun vom Lotsenbetriebsverein Elbe e. V. und der Unterzeichnende Ihrem sehr geehrten Herrn Oberbaurat Rust die Bitte vorgetragen, hinter dem Hause Leuchtturmweg 5 Parkmöglichkeiten für einige Pkws zu schaffen. Uns wurde wohlwollende Prüfung der Angelegenheit und ein Bescheid zugesagt. Da ich bislang nichts von Ihnen hörte, muß ich wohl annehmen, daß unserer

> Bitte nicht entsprochen wird. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir Ihre Entscheidung schriftlich bekanntgeben würden.[1]

Das Hafenamt meldet sich daraufhin umgehend und teilte folgendes mit:

> Sehr geehrter Herr Konsul Stabel ! Ihr Anliegen ist hier weder vergessen noch abschlägig entschieden worden. Es war sogar unter anderem mit Anlaß, für das Gebiet zwischen Alter Liebe und Wetterwarte eine ganz neue Verkehrsführung zu konzipieren. In diesem Zusammenhang ist auch die Schaffung von einigen Pkw-Einstellplätzen auf der zum Seepavillon gelegenen Gartenfläche vorgesehen. … Wir sind jedoch gesetzlich verpflichtet, derartige Planungen mit der Stadt abzustimmen.[2]

Da es allerdings an einer abschließenden Stellungnahme der Stadt fehle, so das Niedersächsische Hafenamt weiter, könne man die Maßnahme „…frühestens für den Landeshaushalt 1972 beantragen."[3] Dies geschah dann auch, so dass, wie vorstehend bereits geschildert, die gewünschten Parkplätze dann 1973 fertiggestellt werden konnten.

8.2 Zur bautechnischen Ertüchtigung des Lotsenhauses

Neben diesen verkehrstechnischen Maßnahmen hatte sich das Niedersächsische Hafenamt allerdings zudem auch um die Instandsetzungs- und Instandhaltungsarbeiten erheblichen Umfangs am Lotsenhaus selbst zu kümmern. Hierzu mussten unter der Regie des Staatlichen Hochbauamtes verschiedenste dringlich erforderliche Maßnahmen in Angriff genommen werden, die sich aufgestaut hatten. Derartiges war im Laufe der vorangegangenen Jahre mit großer Deutlichkeit und Nachdruck immer wieder von den Mietern der Räumlichkeiten, also sowohl durch Konsul Ernst Stabel und seiner im Lotsenhaus angesiedelten Schiffsmaklerfirma Peter Hein, als auch vom Lotsenbetriebsverein deutlich gemacht und eingefordert worden. In den an das Niedersächsische Hafenamt in derartiger Angelegenheit gerichteten Schreiben wurde Zahlreiches bemängelt. Als prägnantes Beispiel hierfür sei ein Schreiben zitiert, welches Konsul Stabel im Sept. 1972 an die Grundstücksverwaltung des Niedersächsischen Hafenamtes richtete:

> Ich möchte nochmals eindringlich auf den katastrophalen Zustand der von meiner Firma gemieteten Räume im Hause Leuchtturmweg 5 hinweisen. Alle Fenster müssen

1 Zit.: Archiv Niedersachsen-Ports/Niedersächsische Hafengesellschaft Cuxhaven. Bestand NHA 27002 Verkauf Leuchtturmweg 5, Ordner I, Akte: PKW-Stellplätze, Nr. N.H. 365, Tagebuch Nr. N 281, Schreiben der Firma Peter Hein an das Niedersächsische Hafenamt vom 4.12.1970.

2 Zit.: ebenda, N.H. 365, Tgb. Nr. N 2817/70/S4, Schreiben des Niedersächsischen Hafenamtes an die Firma Peter Hein vom 10.12.1970.

3 Zit.: ebenda.

> dringend instandgesetzt bzw. erneuert werden. Einige Türen sind zu reparieren und der Toilettenraum bietet einen unzumutbaren Anblick; ebenso die Umzäunung des Grundstücks. Es muß unbedingt sehr schnell etwas geschehen. Ich kann meinen Mitarbeitern nicht länger zumuten in Räumen zu arbeiten, in denen es bei Sturm und Wind zieht und bei Regen Wasser eindringt.[4]

Eigentlich wurden damit, auch wenn diese Beschreibung recht drastisch ausfällt, allerdings allenfalls Zustände und Problembereiche untergeordneter Bedeutung angesprochen. Für Baulichkeiten in derart exponierter Lage war und ist es nahezu unmöglich, bei extremen Wind- und Wetterlagen das Eindringen von Wasser durch Fensterrahmen und Fensterdichtungen zu verhindern, oder einen Windzug in den Räumen zu unterbinden.

Die vorgetragene Angelegenheit wird von Seiten des Niedersächsischen Hafenamtes recht zögerlich aufgegriffen. Erst im Dezember 1975, also drei Jahre nach Eingang der Bemängelungen durch den Mieter, kommt man auf dessen Anliegen zurück. Im Zusammenhang mit dem Abschluss eines Nachtrages zum Mietvertrag von 1969 wird der Schiffsmaklerfirma Peter Hein dann schließlich durch Regierungsamtmann Klettke mitgeteilt, dass man sich die Sache doch einmal ansehen wolle: „Wegen des von Ihnen beklagten baulichen Zustandes des Gebäudes werde ich mich mit dem Staatshochbauamt Cuxhaven in Verbindung setzen und nach dem 16.12.1975 eine gemeinsame Besichtigung veranlassen."[5] Allerdings versäumt es das Niedersächsische Hafenamt in diesem Zusammenhang keineswegs, explizit auf die Regelungen des § 3 des Mietvertrages zu verweisen. Und diese besagten expressis verbis, dass der Vermieter zwar die bauliche Unterhaltung „an Dach und Fach einschließlich Außenanstrich"[6] zu übernehmen habe, der Mieter hingegen für alles andere zuständig sei, u. a. zum Beispiel für die „Unterhaltung der gesamten Verglasung und Fensterverkittung"[7], oder auch der „Unterhaltung der Wasser- und Abwasserleitungen, auch in den Toiletten…". Nicht zuletzt war nach diesen Regelungen der Mieter für die Wiederherstellung des früheren Zustandes im Falle von Beschädigungen jeder Art[8] verantwortlich. Nach diesen „dezenten" Hinweisen auf bestehende vertragliche Regelungen nach § 3 des Mietvertrages dürften es sich für die Schiffsmaklerfirma Peter Hein höchst schwierig gestaltet haben, ein Tätigwerden bei Kostenübernahme durch das Niedersächsische Hafenamt zu erwirken. Dies bestätigt sich im Übrigen dann auch darin, dass die für 1975/76 vereinbarte Besichtigung offenbar

4 Zit.: Archiv Niedersachsen-Ports/Niedersächsische Hafengesellschaft Cuxhaven. Bestand NHA 27021/2 Räume Leuchtturmweg 5. Akte: Leuchtturmweg 5: Allgemeines und Baubegehungen, Nr. 27021/36, Schreiben der Firma Peter Hein an das Niedersächsisches Hafenamt vom 14. Sept. 1972.

5 Zit.: ebenda., Schreiben des Niedersächsischen Hafenamtes an die Firma Peter Hein vom 5.12.1975.

6 Zit.: Mietvertrag zwischen dem Vorstand des Niedersächsischen Hafenamtes namens des das Land Niedersachsen (Häfen und Schiffahrtsverwaltung) vertretenden Regierungspräsidenten in Stade als Vermieter und der Firma Peter Hein, Cuxhaven vom April 1969, § 3.

7 Zit.: ebenda.

8 Zit.: ebenda.

keineswegs zu einer Behebung der beanstandeten Mängel geführt zu haben scheint. Noch viele Jahre später, d. h. im Februar 1991, klagt die Schiffsmaklerfirma Peter Hein nach wie vor darüber, dass es bei extremen Wind und anhaltendem Regen durch mehrere Fenster hineinregnen würde.[9]

Auch die Lotsenbrüderschaft Elbe, die weitere Mieterin im „Lotsenhaus", monierte 1975 beim Niedersächsischen Hafenamt, dass hinsichtlich des Erhaltungszustandes des Gebäudes sowie der Mieträume einiges im Argen läge. Im Zusammenhang mit ihrer Einverständniserklärung zu einer neuerlichen Mietanhebung durch den Hauseigentümer erklärten die Lotsen, dass sie es nicht unerwähnt lassen wollten, „…daß im Laufe der letzten Jahre der Erhaltungszustand des …Hauses Cuxhaven, Leuchtturmweg 5 erheblich abgebaut hat."[10] Damit einhergehend baten sie nun auch um einen gemeinsamen Ortsbesichtigungstermin, „… damit dringende Instandsetzungs- und Renovierungsarbeiten, besonders im Treppenhaus und im WC in der I. Etage durchgeführt werden können."[11] Hierauf reagiert das Niedersächsische Hafenamt, anders als im Falle der Schiffsmaklerfirma Peter Hein, allerdings umgehend und führt bereits am 15.1.1976 die erbetene Besichtigung durch. Das Ergebnis ist ernüchternd und geht weit über das hinaus, was von Seiten der Lotsenbrüderschaft ursprünglich an Problemfeldern vorgebracht worden war. Dem Vermerk zum Ergebnis der Ortsbesichtigung und den erlangten Erkenntnissen ist nämlich folgendes zu entnehmen:

> Herr Schidzig (Staatliches Hochbauamt, d. Verf.) hat die notwendigen Reparaturarbeiten notiert, um das Entsprechende veranlassen zu können, sobald die Haushaltsmittel dafür zur Verfügung stehen. Im Wesentlichen geht es um Undichtigkeiten im Dach, Beseitigung des Wassers in den Kellerräumen, Erneuerung der Kellerfenster und der Fenster im ersten und zweiten Geschoß sowie Renovierung des Treppenhauses.[12]

Doch damit nicht genug. Wie man feststellte, würde darüber hinaus auch die gesamte Heizanlage des Hauses erneuert werden müssen. Dies waren allerdings weitaus gewichtigere und kostenintensivere Aufgabenfelder, als die von den Mietern bisher beklagten „Kleinigkeiten". Unter diesen Umständen war es sowohl erforderlich, dass das Niedersächsische Hafenamt die vorgesetzte Behörde, also das Regierungspräsidium in Stade, in Kenntnis setzte, als auch das Staatshochbauamt Cuxhaven aufforderte, „… einen Kostenanschlag vorzulegen, um die erforderlichen Mittel bereitzustellen."[13]

9 Nach: Archiv Niedersachsen-Ports, a. a. O., wie Anm. 4, Schreiben der Firma Peter Hein an das Niedersächsische Hafenamt vom 27.2.1991.

10 Zit.: ebenda, Schreiben der Lotsenbrüderschaft Elbe an das Niedersächsische Hafenamt vom 27.11.1975.

11 Zit.: ebenda.

12 Zit.: ebenda, Vermerk vom 16. Jan. 1976 zum Ergebnis der Ortsbesichtigung vom 15. Jan. 1976.

13 Zit.: ebenda.

Vor allem die erforderliche Erneuerung der Heizanlage des Hauses sorgte für einigen Wirbel, obwohl sich die Lotsenbrüderschaft grundsätzlich bereit erklärt hatte, die „…Mehrkosten, welche durch die Installation der Gasthermenheizung anfallen werden, durch kostentragende Miete (zu) übernehmen.“[14] Letztendlich würde es um einen Betrag von insgesamt 21.000,– DM gehen, und zwar unter Einbeziehung der Wohnräume der Hausmeisterwohnung im Dachgeschoß, deren Heizungserneuerung mit etwa 7.500,-DM zu Buche schlagen würde. Für diese Maßnahmen gab das Regierungspräsidium im Oktober 1976 grünes Licht. Im Niedersächsischen Hafenamt notierte der zuständige Mitarbeiter in seinem Aktenvermerk folgendes:

> Am 20.10.76 teilte Herr Behrens vom RP Stade auf Befragen fernmündlich mit, daß nun doch das Land Niedersachsen die Mieträume der Lotsenbrüderschaft auf eigene Kosten mit einer Gasheizung versehen will. Die Geldmittel sind vorhanden. Sobald dem RP Stade die Kostenvoranschläge vorliegen, werden die Haushaltsmittel dem Staatshochbauamt Cuxhaven zugewiesen. Das Staatshochbauamt Cuxhaven wird dann das Weitere veranlassen.[15]

Die Baumaßnahme wurde durchgeführt und dann auch umgehend im Januar 1977 abgeschlossen. Allerdings war dies, wie aus dem Aktenvermerk des Staatshochbauamtes Cuxhaven hervorgeht, mit einer Anhebung der durch die Lotsenbrüderschaft zu entrichtenden Miete verbunden: „Nach Installation der Gasheizung sind bei der Lotsenbrüderschaft 12 % der tatsächlich entstandenen Kosten auf die Jahresmiete aufzuschlagen.“[16] Dieser Betrag belief sich auf 1.733,85 DM.[17]

Die tatsächlich gravierenden Problembereiche im Hinblick auf den Zustand der Bausubstanz des Lotsenhauses, sowie der einzuleitenden Maßnahmen, liegen allerdings auf anderem Gebiet. Dies betrifft schon Bauunterhaltsarbeiten für das Jahr 1978, die sich allein zur Erneuerung der Fenster auf 18.000,– DM belaufen. Die Grundinstandsetzung des Daches schlägt mit 6.000,– DM zu Buch, und die Schäden am Sockel des Hauses, sowie der Einfriedung werden mit 2.000,– DM veranschlagt.[18]

Demgegenüber konnte durch das Staatshochbauamt Cuxhaven das staatliche Förderprogramm „zum Schutz gewerblich genutzter Anlagen in Häfen und entsprechender gewerblich

14 Zit.: ebenda, Schreiben der Lotsenbrüderschaft an das Niedersächsische Hafenamt vom 27.1.1976.

15 Zit.: ebenda, Handschriftlicher Aktenvermerk vom 20.10.1976.

16 Zit.: ebenda.

17 Vgl.: ebenda, N.H. Tgb.-Nr. 6457/76, Kostenaufstellung des Staatshochbauamtes Cuxhaven an das Niedersächsische Hafenamt vom 17.1.1977.

18 Vgl.: Archiv Niedersachsen-Ports/Niedersächsische Hafengesellschaft Cuxhaven. Bestand NHA 27021/2 Räume Leuchtturmweg 5. Akte: Leuchtturmweg 5: Allgemeines und Baubegehungen, Nr. 27021/36, Aufstellung der Behebungskosten der bei der Baubegehung vom 20.3.1978 vorgefundenen Mängel. Staatshochbauamt Cuxhaven, Az. 26-131-3.1 Baubedarfsnachweisung vom 20.2.1978.

genutzter Grundstücke vor Sturmflut“[19] dazu genutzt werden, das Lotsenhaus ohne eigene Kosten mit Metallschotten vor den Kellerfenstern und der hinteren Eingangstür auszustatten.[20] Dies allerdings dürfte nur ein willkommener „Mitnahmeeffekt“ gewesen sein.

Die Kosten für weitere dringend erforderliche Instandhaltungsarbeiten am Lotsenhaus summieren sich seit Mitte der 1980er Jahre auf beachtliche Beträge. Für die Bauunterhaltung 1984/85 werden vom Staatshochbauamt für die landeseigene Immobilie Leuchtturmweg 5 folgende Positionen benannt:

> Erneuerung der Dachziegel, dabei Einbau von Wärmedämmung 12.000,– DM; Erneuerung von Rinnen, Fallrohren, Standrohren 4.000,– DM; Erneuerung von Blitzableitern 1.000,– DM; Reparatur am Ziermauerwerk über den Fensterstürzen 2.000,– DM; Reparaturen am Eingangspodest mit Treppe 2.000,– DM und Reparaturen an Be- u. Entwässerungsanlagen u. Objekten 4.000,– DM. Alles zusammen mithin 26.000,– DM.[21]

Auch die Baubedarfsanweisungen für die Folgejahre summieren sich weiter. Zunächst geht es um die Kostenpositionen von Reparaturen am Außenmauerwerk in Höhe von 10.000,– DM, die „Beseitigung von Regenwasser- und Salpeterschäden in einigen Räumen 2.000,– DM; die Teilerneuerung von sanitären Objekten und Rohrleitungen 3.000,– DM und die Überprüfung der Elektroleitungen im Dachgeschoß, wofür 1.000,– DM veranschlagt werden.“[22] Für die Jahre 1988/89 stehen weitere Maßnahmen an. Dies sind wiederum Reparaturen am Außenmauerwerk in Höhe von erneut 10.000,– DM, Beseitigung von Regenwasser und Salpeterschäden in einigen Räumen mit 5.000,– DM, Teilerneuerung von sanitären Objekten und Rohleitungen 3.500,– DM, Überprüfung der Elektrik im Dachgeschoß 1.500,– DM; und Teilerneuerung der Elektroleitungen In den Kellerräumen 5.000,– DM, sowie schließlich Putzschäden an einigen Fensterleibungen beseitigen und Fensterschläge in der Lotsenwache und zwei Kellerräumen reparieren in Höhe von 1.000,– DM.[23]

Aber damit nicht genug. Einem Aktenvermerk ist zu entnehmen, was zudem noch zu erledigen war:

> In diesem Jahr sollen insgesamt folgende Arbeiten beim Lotsenhaus durchgeführt werden: a) Isolierfenster im Treppenhaus; b) Erneuerung der Hoftür; c) Erneuerung der

19 Vgl.: ebenda, Schreiben des Staatshochbauamtes Cuxhaven an das Niedersächsische Hafenamt vom 17.4.1979, AZ. 26 131 – 3.3.

20 Vgl.: ebenda, Abnahmebescheinigung des Staatshochbauamt Cuxhaven vom 5.4.1979.

21 Vgl.: ebenda, Auflistung der Kosten für Bauunterhaltungsarbeiten durch das Staatshochbauamt Cuxhaven, AZ. 26 131-2.1 Baubedarfsnachweisung vom 17.2.1984.

22 Vgl.: ebenda, Kostenaufstellung für Bauunterhaltungsarbeiten durch das Staatshochbauamt Cuxhaven vom 20.3.1985. AZ. 26 131-1.1 Bau 111.

23 Vgl.: ebenda, AZ.: 2 6131-3.1 Bau 111 vom 11.11.1988.

> Eingangstür; d) Einrichtung der Pantry bei der Lotsenbrüderschaft; e) Isolierung der Außenfundamente gegen Nässe und f) Abklopfen des Putzes im Kellerniedergang, im Kellergang und in der Waschküche.[24]

Für das Haushaltsjahr 1989/90 stehen dann nochmals Ausgabepositionen im mittleren fünfstelligen Bereich an. Diese betreffen die folgendermaßen quantifizierten und mit Dringlichkeitsstufe A gekennzeichneten Maßnahmen: „Kellerabdichtung 20.000,– DM, Drainage verlegen 5.000,– DM, Kellerinnenwände neu verputzen 7.000,– DM, 3 Kellerfenster reparieren 1.000,– DM, Außentür hinten erneuern 3.000,– DM, Eingangstreppe erneuern 10.000,– DM."[25] Hinzu kommt noch der Einbau von zwei Dachfenstern, der unter der Dringlichkeitsstufe B mit 4.000,– DM veranschlagt wird.[26]

Nach Abarbeitung all dieser Maßnahmen scheint sich die Situation hinsichtlich der Instandhaltungsnotwendigkeiten des Lotsenhauses etwas beruhigt zu haben. Für das Haushaltsjahr 1991 wird nur noch ein Betrag von 3.000,– DM als Finanzbedarf für notwendige Bauunterhaltungsmaßnahmen benannt, und zwar für das Streichen eines Kellerraums sowie des Kellerflurs.[27]

Alles in allem hatte das Niedersächsische Hafenamt bzw. das Staatshochbauamt bis zum Jahr 1990 seit Übernahme des Lotsenhauses 1968 mehr als 140.000,– DM in dessen Instandhaltung investiert. Einen Betrag, der die vormalige Kaufsumme mithin um etwa das 2-fache überstieg. Hinzu kamen noch weitere, zu berücksichtigende kostenintensive Aufwendungen. Nachdem die langjährige Mieterin der kleinen Dachgeschoßwohnung des Lotsenhaus, Frau Anni Dlusak, im Mai 1988 verstorben war, mussten diese Räumlichkeiten grundlegend renoviert und für eine Neuvermietung auf den technischen Stand der Zeit gebracht werden. Für diese Modernisierung der Hausmeisterwohnung im Dachgeschoß musste das Staatshochbauamt Cuxhaven ein Gesamtinvestitionsvolumen von 44.000,– DM einsetzen.[28] Die mit Verfügung des Regierungspräsidiums Lüneburg vom 10.6.1988 bewilligten Maßnahmen werden vom Staatshochbauamt in seiner Kostenberechnung vom 20.6.1988 im Einzelnen aufgeführt und umfassen letztendlich sämtliche für einen „Quasineubau" anstehende Gewerke.[29] Diese Rundumerneuerung betraf die gesamte technische Infrastruktur der Wohnung (Elektrik/Wasser), den Einbau von Bad, Toilette und Küche mit allen Gerätschaften,

24 Vgl.: ebenda, Aktennotiz des Niedersächsischen Hafenamtes nach Rücksprache mit Herrn Feldtmann vom Staatshochbauamt Cuxhaven vom 21.2.1989, N.H. Tgb.-Nr. 12-27021/365.

25 Vgl.: Staatliches Hochbauamt, Akten Bauunterhaltung: Kap. 2011, Titel: 51901 Baubedarfsnachweisung vom 10.11.1988.

26 Vgl.: ebenda.

27 Vgl.: ebenda, Baubedarfsnachweisung vom 15.11.1990.

28 Vgl.: Archiv Niedersachsen-Ports/Niedersächsische Hafengesellschaft Cuxhaven. Bestand NHA 27021/2 Räume Leuchtturmweg 5, Allgemeines und Baubegehungen, Kostenberechnung des Staatshochbauamtes Cuxhaven vom 20.6.1988.

29 Vgl.: ebenda.

Heizungsneubau, Warmwasseranschluss, Fußboden-, Decken- und Wandsanierung, z. T. mit Fliesenbelegen, Maler-, Maurer- und Putzarbeiten, und es erfolgte sogar eine Neugestaltung der bisherigen Raumaufteilung.

Doch damit nicht genug. Infolge dieser Baumaßnahme war einmal mehr offenkundig geworden, dass im Lotsenhaus in absehbarer Zeit unvermeidbar weitere kostenintensive Sanierungsmaßnahmen anstehen würden. So stammten sämtliche Elektroleitungen und Sicherungssysteme des Hauses noch aus den 1920er Jahren und entsprachen damit in keiner Weise mehr den Sicherheitsanforderungen der bestehenden VDE-Vorschriften. Das Ziegelmauerwerk war durchfeuchtet. Im Kellerbereich blühten Salpeter und Salz aus. Die Flachdachbereiche des Hauses bedurften einer Neuabdichtung. Die Bleiverrohrung der Wasserversorgung war als problematisch anzusehen, und auch in Teilen der Fußböden, bzw. ihrer Beläge, schienen sich umweltbelastende Baustoffe zu verstecken. Hinzu kam, und dies musste den Fachleuten vom Staatshochbauamt klar sein, dass in absehbarer Zeit die Fundamentplatte des Lotsenhauses abzudichten und eine Außendrainage zu verlegen war.

Zudem müssten die rissbeschädigten, eisenbewehrten Gesimse des Gebäudes saniert, sowie die Fugen des Ziegelmauerwerks, zumindest an den Wetterseiten, ausgestemmt und erneuert werden. Alles in allem mithin höchst kostenintensive Maßnahmen, vor denen das Staatshochbauamt, bzw. das Niedersächsische Hafenamt auf Dauer die Augen nicht einfach würde verschließen können. Dies umso weniger, da das Lotsenhaus mit Datum zum 1. Juni 1988 zum Baudenkmal erklärt worden war[30], womit zukünftig unschwer abzusehende Auflagen, behördliche Abstimmungsnotwendigkeiten und auch Mehraufwendungen bei Baumaßnahmen jedweder Art verbunden sein konnten.

Der für das Niedersächsische Hafenamt als Vermieter des Lotsenhauses an sich naheliegende Weg, diesem Problem zumindest teilweise dadurch zu begegnen, dass man zum probaten Mittel fortlaufender Mieterhöhungen griff, war zudem als problematisch anzusehen und würde leicht zu Irritationen führen. Das damit verbundene Konfliktpotential zwischen den Beteiligten, welches leicht eskalieren konnte, war hoch, und Streitigkeiten mit ungewissem Ausgang somit ebenso vorprogrammiert, wie eine erhebliche Verschlechterung des bilateralen Geschäftsklimas. Dass die Duldsamkeit oder gar Akzeptanz der Mieterschaft für derartige Maßnahmen begrenzt war, zeigt z. B. die Reaktion von Konsul Ernst Stabel, dem Inhabers der Schiffsmaklerfirma Peter Hein, auf die Mieterhöhungsbegehren des Niedersächsischen Hafenamtes vom 29. Oktober 1975 und vom 5. September 1978. Die sich daraus ergebende Korrespondenz zwischen den Beteiligten entbehrt nicht einer zunehmenden Zuspitzung. Zunächst reagiert Konsul Stabel auf die angekündigte Mieterhöhung zum

30 Für die Auskunft Danke ich Herrn Tietz vom Denkmalamt Cuxhaven.

1.1.1976 um 33 ⅓ Prozent, also von 3,00 DM/m² auf 4,00 DM/m², mit dem Begehren, dass das Niedersächsische Hafenamt hiervon Abstand nehmen möge.[31] Er begründet sein Ansinnen mit dem mangelhaften baulichen Zustand der gemieteten Räume, der „…augenblicklich herrschenden schlechten Geschäftslage…“[32], sowie der Einschränkung der Sicht auf den Schiffsverkehr auf der Elbe durch den Neubau des „Seepavillons“. Das Niedersächsische Hafenamt weist all die vorgebrachten Einwendungen zurück und beharrt auf der geforderten Mieterhöhung unter Fristsetzung zur Zustimmung bis 20.11.1975.[33] Hiergegen wendet sich Konsul Stabel nochmals mit Schreiben vom 28. November 1975, in dem er u. a. hervorhebt: „Ich meine nach wie vor, es ist nicht fair, eine Miete um 33 ⅓ % zu erhöhen und dabei die von dem Vermieter zu vertretenden erheblichen Mängel der vermieteten Räume völlig zu ignorieren und nicht einmal bereit zu sein, diese in die Beurteilung der Mieterhöhung einzubeziehen.“[34] Zudem nimmt Konsul Stabel in seinem Schreiben auf ein mit dem Niedersächsischen Hafenamt geführtes Telefonat Bezug, in dem ihm offenbar unmissverständlich deutlich gemacht worden war, das dieses nicht von seiner Mieterhöhung abrücken und bei Nichtakzeptanz den Mietvertrag kündigen würde.[35] Dies war eine unmissverständliche Aussage, der sich die Maklerfirma zähneknirschend dann auch beugte: „Mir bleibt also keine andere Wahl, als mich Ihrer Drohung zu beugen und die Erhöhung anzuerkennen.“[36] In der Causa „Mieterhöhung“ war damit aber keineswegs das letzte Wort gesprochen. Das Niedersächsische Hafenamt verwahrt sich nämlich ausdrücklich gegen den Vorwurf, eine Drohung ausgesprochen zu haben. Regierungsamtmann Klettke wies in seinem Antwortschreiben durchaus süffisant-belehrend auf Folgendes hin:

> Im übrigen hat es mich befremdet, daß Sie von einer „Drohung“ sprechen. Ich habe Ihnen m. E., ausführlich dargelegt, daß die jetzt beabsichtigte Mieterhöhung ihre Berechtigung hat und unumgänglich geworden ist, … Wenn auf die von beiden Vertragspartnern vereinbarte Kündigungsmöglichkeit hingewiesen wurde, so sollte das nur die heutige Möglichkeit umreißen, die für Vertragsänderungen erforderlich wäre, wenn kein Einvernehmen zwischen den Partnern hergestellt werden könnte. Ich hoffe aber, daß ein solches Einverständnis auch weiterhin besteht und daß Sie mir den anliegenden Nachtrag in Kürze unterzeichnet zurückgeben.[37]

31 Vgl.: Archiv Niedersachsen-Ports/Niedersächsische Hafengesellschaft Cuxhaven. Bestand NHA 27021/2 Räume Leuchtturmweg 5, Allgemeines und Baubegehungen, Schreiben Peter Hein an Niedersächsisches Hafenamt vom 1. Nov. 1975.

32 Zit.: ebenda.

33 Vgl.: ebenda, Schreiben der Niedersächsischen Hafenamtes an Firma Peter Hein vom 5.11.1975.

34 Zit.: ebenda Schreiben Firma Peter Hein an das Niedersächsische Hafenamt Cuxhaven vom 28.11.1975.

35 Vgl.: ebenda.

36 Zit.: ebenda.

37 Zit.: ebenda, Schreiben des Niedersächsischen Hafenamts an Firma Peter Hein vom 5.12.1975.

Bereits drei Jahre nach dieser Angelegenheit stand der Maklerfirma von Konsul Stabel dann bereits die nächste Mieterhöhung ins Haus, diesmal sogar um 58,3 Prozent.[38] Trotz der zuvor gemachten Erfahrung verzichtet Konsul Stabel nicht darauf, Kritik an dieser Erhöhung zu äußern. Er schreibt: „In Anbetracht der Tatsache, daß die von mir gemieteten Räume durch Aufwendungen meiner Firma überhaupt erst zu Büroräumen ausgestattet und mit Heizung versehen wurden, erscheint mir eine Mieterhöhung um 58,3 % innerhalb von drei Jahren als weit übersetzt und nicht gerechtfertigt."[39] Erfolg hatte er mit seinen Einwendungen allerdings nicht. Zudem wurde zukünftig der 3-Jahreszyklus für Mieterhöhung vom Niedersächsischen Hafenamt strikt beibehalten.

Vor diesem Hintergrund, also den hohen weiterhin zu erwartenden Instandhaltungsaufwendungen für die Immobilie, als auch die schwierige Mietertragssituation mit allen damit verbunden Problemen, verwundert es wenig, dass man von staatlicher Seite her langsam mit dem Gedanken zu spielen begann, sich von dem Engagement „Lotsenhaus" zu trennen. Dies allerdings sollte dann aber doch noch gut eine Dekade dauern, denn erst im Jahre 2002 wurde sowohl das Lotsenhaus, als auch das bis dahin im Firmenbesitz der Bugsierreederei/W. Schuchmann befindliche Nachbargebäude an Privatinvestoren veräußert, so dass auch unser historischer Rückblick hier ein Ende finden kann.

38 Vgl.: ebenda, Schreiben der Firma Peter Hein an das Niedersächsische Hafenamt vom 13.9.1978.

39 Zit.: ebenda, Schreiben der Firma Peter Hein an das Niedersächsische Hafenamt vom 13.9.1978.

9. Schlussbetrachtung

Wenn wir zur Ausgangssituation unserer Untersuchung zurückkehren, so ging es darum, die Geschichte von drei Reedereigebäuden nachzuzeichnen, die in den frühen 1920er Jahren im nahen Umfeld der Alten Liebe errichtet worden sind. War das ursprüngliche Erkenntnisinteresse zunächst eher bauhistorischer Natur, so zeigte sich schon bald, dass es hierbei nicht bleiben konnte. Die Baugeschichte der Gebäude verwob sich mit deutlich weiter gespannten historischen Sachverhalten, ohne deren Einbeziehung nicht verständlich zu machen ist, was sich mit und durch die Bauten zweier konkurrierender Reedereien damals im Cuxhavener Hafen eigentlich abspielte. Es ging, um dies mittels weniger Schlagworte auf den Punkt zu bringen, um die unterschiedlichsten, miteinander verwobenen Geschichtsfelder. Dabei spielten Wirtschafts-, Politik-, Zeit- und Firmengeschichte ebenso eine bedeutsame Rolle, wie die Analyse der Interaktion von staatlichen mit privaten Akteuren, das aufeinander prallen ökonomischer Interessen und Zielsetzungen, oder auch die Analyse von Zeitumständen, Hafen-, Stadt- und Sozialgeschichte. All dies zusammen betrachtet lässt dann zumindest ein Bild davon entstehen, was, wieso und mit welchen Zielsetzungen geschah, und welche Ergebnisse dabei letztendlich hervorgebracht wurden, und zwar beabsichtigte, wie auch unbeabsichtigte.

Den Lauf der Dinge in historischer Perspektive zu verfolgen, ihn offen zu legen und zu reflektieren, ermöglicht es, Einblicke zu gewinnen, die dem Betrachter ansonsten versperrt blieben. Wie unter einem Brennglas offenbaren sich so Sachverhalte, Beziehungsgefüge und Geschehensabläufe, die ohne eine Kontextualisierung schlichtweg unverständlich bleiben müssten. Wie ist z. B. zu verstehen, dass Privatinvestoren sich trotz erheblichem finanziellen Engagement und unklarem Geschäftsausgang auf Vertragskonditionen einzulassen bereit sind, die offensichtlich durch den staatlichen Vertragspartner zu dessen Gunsten diktiert wurden? Weshalb lässt man sich, wie im Falle des Lotsenhauses, auf eine private-public-partnership ein, deren ökonomischen Konsequenzen von vorn herein klar erkennbar nur eines bedeuten konnten, nämlich ein Zuschussgeschäft für den Investor? Des Weiteren stellt sich die Frage, welche Sozialstrukturen sich in den zwischen 1923 und 1924 errichteten Reedereigebäuden widerspiegeln, welches wohnbautechnische Niveau sie aufweisen, oder für wen sie konzipiert waren. Spielt hier zum Beispiel der Wohnungsmangel in der frühen Weimarer Republik eine Rolle, oder ging es vorwiegend darum, den örtlichen Mitarbeitern der Reederei eine Bleibe zur Verfügung zu stellen, die in erster Linie dem Ziel diente, die beruflich bedingte Einbindung der Mieter in den Tag und Nacht virulenten Schleppereinotdienst zu begünstigen? Vielleicht war das Angebot der Reedereien, Wohnraum zu schaffen, aber auch nur ein geschicktes Argument, um der begehrten Grundstücke im direkten Umfeld der

Alten Liebe habhaft zu werden? Oder spielte die Konkurrenzsituation zwischen der Bugsier Reederei AG und der Bergungs- und Schlepprederei W. Schuchmann aus Geestemünde eine besondere Rolle, die sich ebenfalls mit einer Zweigniederlassung in Cuxhaven niederzulassen gedachte?

All diese Aspekte sind mit im Auge zu behalten, um der Aufgabenstellung einer Geschichtsschreibung zu den 3 Reedereigebäuden im Umfeld der Alten Liebe gerecht werden zu können.

Nachdem die Hamburger Bugsier Reederei 1922 den Beschluss gefasst hatte, in Cuxhaven eine Zweigniederlassung zu errichten, waren die Gespräche mit der zuständigen Behörde, dem Amt Ritzebüttel, aufgenommen worden. Die Verhandlungen über den von Bugsier für ihr Reederei- und Wohnhaus favorisierten Bauplatz auf einer Fläche direkt südlich des Leuchtturms im Hafengebiet der „Alten Liebe" gestalteten sich allerdings weniger einfach als vermutet. Die verschiedenen, in diese Gespräche eingebundenen öffentlichen Institutionen, also die Hafenabteilung des Amtes Ritzebüttel selbst, die Hamburger Finanzdeputation, die Badkommission der Stadt Cuxhaven, die Hamburgische Marineverwaltung, der Rat der Stadt Cuxhaven, die Zollbehörde und andere mehr hatten sämtlich ihre eigenen Vorstellungen darüber, wo das geplante Reedereigebäude platziert werden solle. Nur in einer Hinsicht bestand unter den behördlich Beteiligten völlige Einigkeit, es könne aus „öffentlichem Interesse" auf keinen Fall der von Bugsier favorisierte Bauplatz sein. Schließlich fand man dann aber doch zu einer gemeinsamen Position. Der Bugsier-Reederei wurde eine Fläche direkt südlich angrenzend an die von ihr eigentlich gewünschten zugewiesen. Allerdings galt wie für sämtliche Hafenimmobilien auch hier, dass diese den Nutzern nur pachtweise und zudem noch unter recht restriktiven Rahmenbedingungen überlassen wurden. Konkret hieß dies für das geplante Gebäude der Reederei, dass es zunächst einmal auf vom Hamburger Staat für 25 Jahre zu pachtenden Land errichtet werden würde. Die üblichen Pachtbedingungen sahen zudem vor, dass hierfür ein jährlicher Pachtzins zu entrichten sei, der vom Eigentümer zudem nach eigenem Gutdünken im Laufe der Zeit angehoben werden durfte. Noch gravierender allerdings war, dass beim Vorliegen eines „öffentlichen Interesses", welches ebenfalls einzig durch den Grundstückseigentümer und unter Ausschluss des Rechtsweges definiert werden konnte, die Reederei dazu verpflichtet war, das vollständig geräumte Grundstück ohne jedwedes Recht auf eine Entschädigung innerhalb Jahresfrist zu räumen war. Diese Vertragsklausel sollte erst im Laufe der Zeit eine gewisse Lockerung erfahren, allerdings gegen Zugeständnisse auf anderer Ebene.

All dieser Risiken und Unwägbarkeiten zum Trotz ließ sich die Bugsier-Reederei auf diese Vertragsbedingungen ein, mietete für den Zeitraum vom 1. Januar1923 bis 31. Dezember 1947 eine Fläche von 1425 m² Staatsgrund, legte bereits im Februar 1923 den

erforderlichen Bauantrag vor und begann im April 1923 mit den Bauarbeiten, die zur Fertigstellung des Gebäudes noch im Dezember 1923 führten.

Die Planungsarbeiten für dieses „Bugsierhaus" waren durch den renommierten Hamburger Architekten Otto Hoyer erfolgt und umgesetzt worden.

Trotz der Hyperinflation, die in der Weimarer Republik des Jahres 1923 tobte, und all der Schwierigkeiten, die sich hierdurch ergaben, konnte das Bauvorhaben mithin zügig abgeschlossen werden. Das zweigeschossige Backsteingebäude besticht durch seine Funktionalität ebenso wie durch seine ansprechende optische Gestaltung. Insbesondere verschiedene geometrische Ziegelzierelemente und Gesimse an den Außenfassaden lockern den Gesamtanblick auf. Die Wohn- und Geschäftsräume im inneren des Hauses verfügen über modernste technische Infrastruktur, etwa fließend Kalt- und Warmwasser, Gas- und Elektrizitätsanschluss, sowie Anbindung an das öffentliche Telefonnetz. Die Sanitärräume sind selbst mit einer Badewanne ausgestattet und übertreffen damit den für die damalige Zeit üblichen Wohnkomfort deutlich. Für die Reederei- und Schiffsmaklerbedürfnisse im Besonderen hatte der Architekt einen Aussichtsturm ins Gebäude integriert, auf dem auch die für die Kommunikation mit den auf See befindlichen Bergungsschlepper unabdingbare Seefunkantenne montiert war.

Parallel zur Errichtung ihres Wohn- und Geschäftshauses hatte die Bugsier-Reederei allerdings nie ihr eigentliches Ziel aus den Augen verloren, nämlich Zugriff auf das von ihr ursprünglich vorgesehene, allerdings von den öffentlichen Interessenvertretern vehement abgelehnte Grundstück südlich des Leuchtturms zu erlangen, welches nun direkt an ihr gepachtetes Baugrundstück anschloss. Ob es nun die Bugsier selbst war, die in dieser Hinsicht nochmals aktiv wurde, oder ob es das Amt Ritzebüttel war, welches in dieser Angelegenheit die Initiative ergriff, lässt sich letztendlich nicht abschließend klären. Zumindest lässt sich aufzeigen, dass es der Reederei noch im Laufe des Jahres 1923 gelang, die heißbegehrte Fläche zunächst als „Gartenland" hinzu zu pachten. Damit hatte man zumindest erreicht, dass niemand anderes hierauf Zugriff haben würde, um, unter welchen Umständen und mit welchen Zielsetzungen auch immer, hier irgendwelche Baulichkeiten zu errichten. Dabei war es dann allerdings die Hamburger Finanzdeputation selbst, die eine Ausnahmesituation ins Spiel brachte, nicht nur, dass die Pachtfläche im Falle eines öffentlichen Interesses mit vierteljährlicher Kündigungsfrist zurück zu geben sei, sondern dass man sich vorstellen könne, auf diesem Gelände, entgegen aller bisherigen Bekundungen, doch ein Gebäude zu errichten, nämlich dann, wenn dies im öffentlichen Interesse sei. Dieses brachte man dann sogar expressis verbis mit der Errichtung eines Lotsenhauses in Verbindung. Bugsier verstand diesen Hinweis sofort und reagierte prompt. Noch im Mai 1933 wird ein Vertrag zur Errichtung eines Lotsenhauses abgeschlossen und damit eine public-private-partnership mit der

Hamburger Finanzdirektion begründet. Wesentlicher Inhalt dieser Vereinbarung war, dass die Reederei auf eigene Kosten ein Lotsenhaus errichtet und dieses zum erheblichen Teil kostenlos der Lotsenbrüderschaft Elbe zur Nutzung überlässt. Einen kleineren Flächenanteil des Hauses durfte Bugsier in Eigenregie und zum eigenen Nutzen vermieten. Wiederum ist es das Hamburger Architekturbüro von Otto Hoyer, welches die Planunterlagen des Gebäudes erstellt und dafür sorgt, dass das Lotsenhaus noch im Jahre 1924 fertiggestellt wird.

Dass dieses zügige und zielgerichtete Handeln der Bugsier-Reederei keineswegs vorschnell erfolgt war, zeigt sich daran, dass parallel zu all dem auch die konkurrierende W. Schuchmann Reederei- und Bergungsgesellschaft/Geesthacht längst mit der Hamburger Finanzdeputation und der Hafenabteilung des Amtes Ritzebüttel Verhandlungen darüber aufgenommen hatte, ebenfalls ein Wohn- und Geschäftshaus im Hafenbereich bei der Alten Liebe zu errichten. Dieses sollte als Zweigniederlassung der Reederei genau dort platziert werden, wo später dann das Lotsenhaus im öffentlichen Interesse gebaut werden würde. Genau diese Aufgabe zu übernehmen und mit dem eigenen Bürogebäude zu verbinden, erbot sich die Reederei W. Schuchmann. Das von ihr hierzu unterbreitete und von der Lotsenschaft energisch befürwortete Angebot enthielt Konditionen, die in ihrer Gesamtheit so generös ausfielen, dass die staatliche Seite sie eigentlich nicht hätte zurückweisen können. Trotzdem kam die Reederei W. Schuchmann nicht zum Zuge. Ihre Konkurrentin, die Bugsier-Reederei, war hier erfolgreicher. Sie bekam den Zuschlag zur Errichtung eines Lotsenhauses auf der Basis einer privat-public-partnership. Der lachende Dritte hierbei war die öffentliche Hand. Sie erhielt in der schwerer Zeit der Hyperinflation und bei leeren öffentlichen Kassen einen Neubau „geschenkt", für den ansonsten sie hätte aufkommen müssen, bzw. der unter den gegebenen Zeitumständen nicht hätte errichtet werden können.

Auch die Lotsenschaft konnte frohlocken. Statt wie bisher in einem veralteten Lotsenwachthaus untergebracht zu sein, dessen defizitäre Räumlichkeiten und mangelhafte Ausstattung aufs Heftigste beklagt worden war, hatte man erreicht, nun in einem modernen Gebäude untergebracht zu sein. Dies zudem noch weitestgehend mietfrei und mit besten Rahmenbedingungen.

Nachdem die Reederei W. Schuchmann mit dem Vorhaben, ein Lotsen- und Bürogebäude im öffentlichen Interesse zu errichten gescheitert war, sicherte man sich für ein eigenes Wohn- und Geschäftshaus nun zumindest das nächstgelegene noch verfügbare Areal. Diese Fläche, d. h. das Wesselsche Eckgrundstück, etwas südlich hinter dem bereits im Bau befindlichen Bugsierhaus gelegen, wurde für einen Pachtzeitraum von 25 Jahren erworben, um dort die eigene Reederei-Zweigniederlassung zu errichten.

Wiederum handelt es sich bei dem nun allerdings vom Cuxhavener Architekten Wilhelm Küchenmeister entworfenen Klinkergebäude um einen kubusförmigen Baukörper mit integriertem Turmelement. Als „Haus Seefahrt“ wird es noch 1924 fertig gestellt.

Allerdings dürfte sich schon zu diesem Zeitpunkt abgezeichnet haben, dass die Errichtung dieses Wohn- und Reedereigebäudes vom Gang der Dinge in unternehmenspolitischer Hinsicht längst überholt war und eigentlich wenig Sinn mehr machte. Die Hamburger HAPAG, eine, wenn nicht die bedeutendste deutsche Reederei der damaligen Zeit, hatte seit dem Jahre 1922 damit begonnen, Aktien der Bugsier AG im großen Stil aufzukaufen und besaß zwei Jahre später bereits ein Aktienpaket von gut 60 % an dieser Firma. Diese Beteiligungsmehrheit wurde schließlich an den Wettbewerber der Bugsier AG, die Reederei W. Schuchmann, veräußert. Damit allerdings verfügte Schuchmann seit 1926 auch formal über eine 100%ige Tochterfirma, nämlich den vormaligen Konkurrenten „Bugsier“, und so auch über deren Reedereigebäude in Cuxhaven. Dies bedeutete, dass man unter diesen neuen Umständen dort vor Ort nun plötzlich über Zweigniederlassungskapazitäten verfügte, die so weder geplant, noch ökonomisch sinnvoll nutzbar waren. Von daher bot es sich für die Reederei Schuchmann an, sich zumindest mittelfristig zumindest von einem Teil dieses Gebäudeengagement zu trennen.

Eine Aufkündigung des in private-public-partnership errichteten Lotsenhauses konnte nicht in Betracht kommen, ohne die Kündigung sämtlicher Pachtverträge für die Grundstücke des Bugsierhauses oder auch des Hauses Seefahrt durch die Hamburger Finanzdeputation herauf zu beschwören. Mithin würde es, zumindest mittelfristig, nur um das Abstoßen eines der beiden anderen Reedereigebäude gehen können. Diese Möglichkeit ergab sich im Spätjahr 1939, als der Reichsfiskus Heer Interesse am „Haus Seefahrt“ bekundet hatte, und dieses dann auch erwarb. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging das Gebäude an das Finanzamt Cuxhaven über, und wurde 1957 Eigentum der Oberfinanzdirektion Hannover/Bundesvermögensstelle, die heutige Bundesanstalt für Vermögensverwaltung.

Ende der 1960er Jahre kann sich W. Schuchmann dann auch des Lotsenhauses entledigen, welches vom Land Niedersachsen käuflich übernommen wurde. Das verbliebene Bugsierhaus bleibt bis 2002 im Eigentum der Schuchmann-Reederei und wird dann an Privatinvestoren veräußert. Zu diesem Zeitraum trennt sich schließlich auch das Land Niedersachsen vom Lotsenhaus und übergibt dieses in private Hände.

Das Ensemble der drei prägnanten Reedereigebäude lässt sich bei einem Spaziergang zur Alten Liebe, ob nun bei Tag (vgl. Abb. 89) oder bei Nacht (vgl. Abb. 90), auch heute noch bewundern, und zwar selbst dann, wenn man nicht über nähere Kenntnisse zur Entstehungsgeschichte dieser Häuser verfügen sollte.

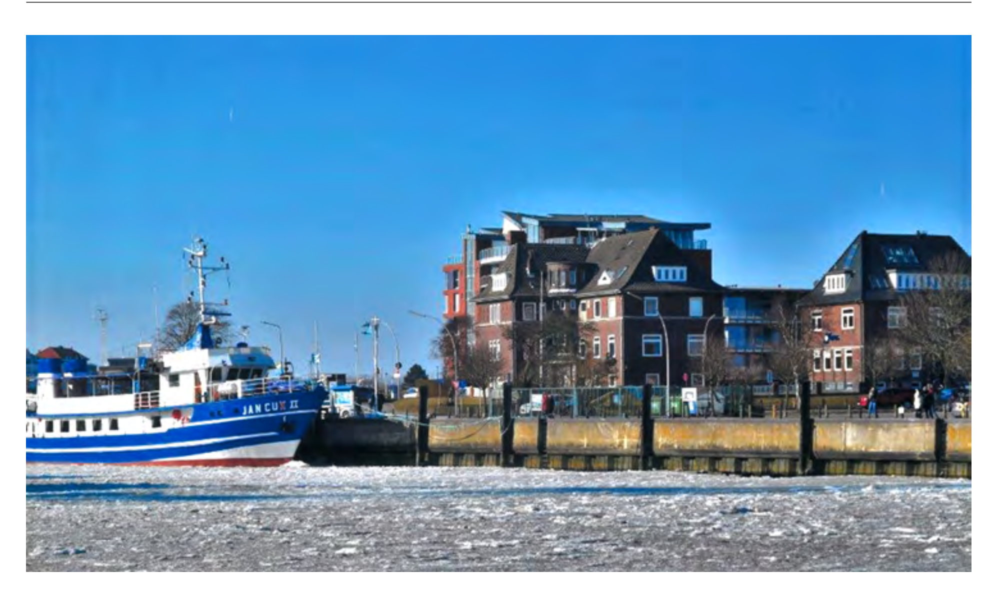


Abbildung 89: Das Bugsier- und Lotsenahaus im Jahre 2009 mit dem Ausflugsschiff Jan Cux II von Kapitän Chr. Detzkeit vom Hafenbecken aus betrachtet[1]



Abbildung 90: Historische Nachtansicht der Telegraphenstation, des Hauses Seefahrt, des Bugsier- und des Lotsenhauses sowie des Leuchtturms und des Seepavillons in den späten 1920er Jahren[2]

1 Eigenes Foto.

2 Abbildungsnachweis: Postkarte des Verlages A. Inderhees. Für die Überlassung danke ich der Familie Schneider, Leuchtturmweg 3/Cuxhaven. Die Telegraphenstation ist allerdings ebenso nicht mehr existent wie der Seepavillion.

Literaturverzeichnis

Borrmann, Hermann, Bilder zur Geschichte des Hamburgischen Amtes Ritzebüttel und der Stadt Cuxhaven, Alt-Cuxhaven. Stadtteil zwischen Delft und Deich, Teil 2, Cuxhaven 1991.

Brecht, Berthold, 700 Intellektuelle beten einen Öltank an, in: Berthold Brecht Werke, Bd. 11, Gedichte I, Sammlungen 1918-1938, Ausgabe Frankfurt am Main 1988, S. 174-176.

Eilers, Hans-Heinrich, Cuxhaven. Eine Stadt im Jahre ihres Jubiläums 2007, Vechta 2007.

Faber, Alfred, Entwicklungsstufen der häuslichen Heizung, München 1957.

Gönnert, Gabriele, Buß, Thomas, Berichte des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer, Nr. 2/2009. Sturmfluten zur Bemessung von Hochwasserschutzanlagen, Hamburg 2009.

Flik, Reiner, Rationalisierung des Automobilbaus in Deutschland zur Zwischenkriegszeit, in: Rolf-Jürgen Gleitsmann, Jürgen E. Wittmann (Hrsg.), Automobile Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz, Stuttgart 2014.

Giedion, Sigfried, Die Herrschaft der Mechanisierung, dtsch., Frankfurt a. M. 1982.

Gleitsmann, Rolf-Jürgen et al, Technikgeschichte, Konstanz 2009.

Hafenbau- und Verkehrsamt Cuxhaven (Hrsg.), 200 Jahre Wasserbauverwaltung in Ritzebüttel-Cuxhaven, Cuxhaven 1951.

Heßler, Martina, Kulturgeschichte der Technik, Frankfurt/New York 2012.

König, Wolfgang, Technikgeschichte. Eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse, Stuttgart 2009.

König, Wolfgang, Weber, Wolfhard, Netzwerke Stahl und Strom 1840 bis 1914, Frankfurt/Berlin 1990.

Kühne, Karl B., Cuxhaven, Der lange Weg zum Universalhafen 1610-1992, Cuxhaven 1993.

Kühne, Karl B., Hafen am Meer, Norderstedt 1981.

Mordhorst, Jan, 150Jahre Bugsier, Hamburg 2016.

Müller, Heinz-Olaf, Die Leuchtfeuer von Cuxhaven und Neuwerk, Herford 1984.

Museum der Arbeit (Hrsg.), Das Paradies kommt wieder. Zur Kulturgeschichte und Ökologie von Herd, Kühlschrank und Waschmaschine, Hamburg 1993.

Orland, Barbara, Wäsche Waschen. Technik- und Sozialgeschichte der häuslichen Wäschepflege, Reinbek 1991.

Schmelzkopf, Reinhart, Die Reederei W. Schuchmann Geestemünde / Bremerhafen / Hamburg 1884-heute, in: Strandgut, Cuxhaven 1983.

Schumann, Nik, Liebe Grüße aus Cuxhaven. Historische Postkarten dokumentieren ein Stück Stadtgeschichte, Cuxhaven 2009.

Seger-Glocke, Christiane (Hrsg.), Baudenkmale in Niedersachsen: Veröffentlichung des Instituts für Denkmalpflege, Bd. 19 Landkreis Cuxhaven, Hannover 1997.

Stadtwerke Cuxhaven (Hrsg.), 1884-1984. 100 Jahre Gasversorgung Cuxhaven, Cuxhafen 1984.

Wiborg, Susanne, Wiborg, Klaus, 1847-1997. Mein Feld ist die Welt – 150 Jahre Hapag-Lloyd, Hamburg 1997.

Wiborg, Susanne, Ballin, Hamburg 2000.

Abbildungsverzeichnis

Verzeichnis der Archive und Institutionen

Bauamt Cuxhaven, Bauakten

Niedersachsen Ports Cuxhaven

Niedersächsisches Landesarchiv, Standort Stade

Staatsarchiv Hamburg

Stadtarchiv Cuxhaven

Über den Autor

Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp ist gebürtiger Cuxhavener und hat dort bis zu seinem Studienbeginn 1971 gelebt. Seine wissenschaftliche Ausbildung erfolgte an den Universitäten Kiel und Hamburg. Im Jahre 1983 promovierte er dort zum Dr. phil. mit einer Dissertation zur Thematik des Manufakturwesens im 18. Jahrhundert. Daran schlossen sich Tätigkeiten als wissenschaftlicher Mitarbeiter an den Universitäten Hamburg, Stuttgart und Karlsruhe an. Thematischer Schwerpunkt hierbei war die Beschäftigung mit ökologischen Fragestellungen, etwa Energiespartechnologien, sowie der Geschichte der deutschen Kernenergieindustrie. Von 1987 bis 1989 folgte eine Beschäftigung als Oberkonservator am Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim (heute Technoseum). Im Jahre 1990 schloss sich die Berufung auf die Professur für Technikgeschichte an der Universität Karlsruhe an (heute Karlsruher Institut für Technologie/KIT). Hier vertrat Professor Gleitsmann-Topp das Fach Technikgeschichte in Forschung und Lehre in seiner gesamten Breite von der Vor- und Frühgeschichte bis hin zur Gegenwart. Dabei waren seine Publikationsschwerpunkte weit gefächert. Sie umfassten Beiträge zur Technologie des Manufakturwesens im 18. Jahrhundert, zur Umwelt- und Ressourcengeschichte, zu Energiespartechnologien, zur Geschichte der Kernenergie und ihrer Gegnerschaft, zur Disziplinengeschichte der Technikhistoriographie, zur Musealogie, sowie zur Nachhaltigkeitsthematik mit Fokus auf eine Einbindung von historischen Nachhaltigkeitserkenntnisse in den aktuellen gesellschaftlichen Nachhaltigkeitsdiskurs. Im publizistischen Bereich ist Professor Gleitsmann-Topp u. a. Herausgeber der Schriftenreihe „Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte“ und der „Wissenschaftlichen Schriftenreihe der Mercedes-Benz Classic Archive“. Er ist darüber hinaus wissenschaftlicher Planer und Koordinator der internationalen Tagung „Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte“ der Daimler AG. Als Investor ist Professor Gleitsmann-Topp um den Erhalt historischer, denkmalgeschützter Bauwerke, sowie der Förderung deren gesellschaftlicher Wertschätzung bemüht.

Technikdiskurse
Karlsruher Studien zur Technikgeschichte
(ISSN 1860-3610)

Herausgeber:
Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Institut für Technikzukünfte | Teilinstitut für Geschichte

Band 1 Günther Oetzel
Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. 2005
ISBN 3-937300-45-7

Band 2 Rolf-Ulrich Kunze
Kursbuch Neueste und Technikgeschichte. Studienorganisation und Hilfsmittel. 2008
ISBN 978-3-86644-278-8

Band 3 Rolf-Ulrich Kunze
Symbiosen, Rituale, Routinen. Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre. 2010
ISBN 978-3-86644-493-5

Band 4 Rolf-Ulrich Kunze
Spurweiten. Technik, Geschichte, Identität u.a. in H0, Normalspur und 1000 mm. 2011
ISBN 978-3-86644-632-8

Band 6 Kurt Möser
Grauzonen der Technikgeschichte. 2011
ISBN 978-3-86644-757-8

Band 7 Michael Fischer
Dr. phil. habil. Hans Jüngst 1901-1944.
Ein Leben im deutschen Zeitalter der Extreme. 2012
ISBN 978-3-86644-809-4

Band 8 Ulrich Gehmann (Hrsg.)
Virtuelle und ideale Welten. 2012
ISBN 978-3-86644-784-4

Band 9 Rolf-Ulrich Kunze
Mit der Technik auf du. Technik als soziale Konstruktion und kulturelle Repräsentation, 1930–1970. 2012
ISBN 978-3-86644-778-3

Band 10 Rolf-Ulrich Kunze
Langeoog. Eine historische Erzählung, 1930–1980. 2012
ISBN 978-3-86644-945-9

Band 11 Rolf-Ulrich Kunze
Meine Materialproben. Beiträge zur historischen Erzählung sozialer und soziotechnischer Konstruktionen im 20. Jahrhundert. 2013
ISBN 978-3-86644-949-7

Band 12 Philipp Hassinger
Zwischen Evolution und Revolution. Der Werkstoffwandel im Flugzeugbau. 2013
ISBN 978-3-86644-998-5

Band 13 Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp (Hrsg.)
Einfach nur schön? Automobilität und Museum. Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte 2016. 2017
ISBN 978-3-7315-0723-9

Band 14 Kurt Möser
Neue Grauzonen der Technikgeschichte. 2018
ISBN 978-3-7315-0739-0

Band 15 Marcus Popplow (Hrsg.)
Technik- und Wissenschaftsgeschichte in der universitären Lehre. Formate, Adressaten, Konzepte. 2019
ISBN 978-3-7315-0902-8

Band 16 Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp (Hrsg.)
Zur Geschichte der Reedereigebäude an der Elbstraße bei der Alten Liebe in Cuxhaven seit den 1920er Jahren. 2020
ISBN 978-3-7315-1052-9

Die Bände sind unter www.ksp.kit.edu als PDF frei verfügbar oder als Druckausgabe bestellbar.

Karlsruher Institut für Technologie
KIT-Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften
Institut für Geschichte, Abteilung Technikgeschichte

In dieser Studie wird die Bau-, Entstehungs- und Nutzungsgeschichte von drei markanten Reedereivillen im Cuxhavener Hafen beschrieben. Diese backsteinernen, mehrgeschossigen Bauwerke, nahe der „Alten Liebe" und südlich des Leuchtturms gelegen, wurden sämtlich Mitte der 1920er Jahre errichtet und zum einen als Zweigniederlassungen konkurrierender Reedereien genutzt sowie zum anderen als „Lotsenhaus" betrieben.

Das Erkenntnisinteresse der Untersuchung beschränkt sich dabei keineswegs auf Aspekte einer eher engen Bau- bzw. Technikhistoriographie. Vielmehr wird diese mit einer gesamthistorisch kontextualisierenden Betrachtungsweise verbunden. Diese umfasst Hafen-, Regional-, Reederei- und Alltagsgeschichte ebenso, wie Aspekte der allgemeinen Politik-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Nicht zuletzt geht es auch darum, die Motive und Handlungsstrategien der beteiligten Akteure aus Wirtschaft, Politik und behördlichen Institutionen genauer zu beleuchten und in ihren Konsequenzen darzustellen.

ISSN 1860-3610
ISBN 978-3-7315-1052-9

Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier

